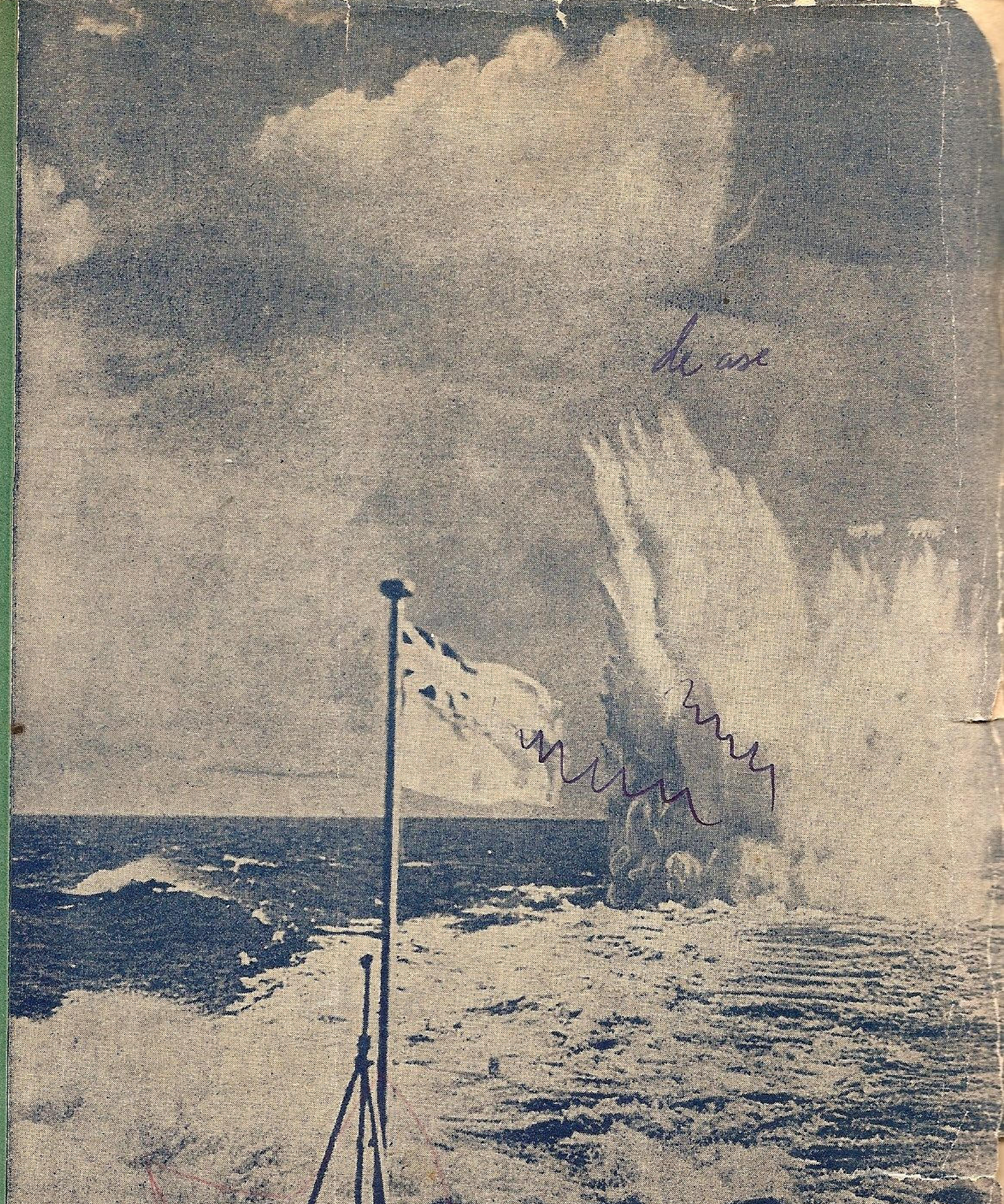
LNR

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU


de ase

EXPLOZIA UNEI GRANADE CONTRA SUBMARINELOR LANSATĂ DE UN TORPILO

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE

ANUL IX — No. 1 IANUARIE

REA NOASTRA

'A LIGII NAVALE ROMANE
PAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ
Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

le articole, informaţii şi vederi din marina naţională,
le străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere.
porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie,
sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

N BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Ianuarie 1940

CUPRINSUL:

Redacţia : In pragul anului IX . . . . pag. 1
Prof. Un. N. Daşcovici : Misiunea Ligii Navale Române . . . . „ 2
Dr. Florin Codrescu : Marea Neagră si Dunărea ca elemente determinate ale tranzitului . . „ 4 V
G. Santină ; Amintiri de pe Bricul „Mircea" . . „ 6
C-dor August Roman : Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" . . . . „ 8
Cronicar : Războiul Marin . . . . „ 12
Cadariu : Lupta navală dela Montevideo . . . . „ 17
M. A. M. : Un ae de muncă rodnică . . . . . . „ 20
Ing. Andrei Rădulescu : „Dor de Ducă" . . . . . . „ 22
* * * Glasul presei . . . . „ 24
Al. Bilciurescu : Versuri . . . . „ 26
M. I. Mircu : Recenzii . . . . „ 27
Z. N. : Din toată lumea . . . . „ 27
P. C. A. : Un an de activitate . . . . „ 30
* * * Informaţiuni . . . . „ 33

Supliment : Marea Noastră pentru tineret, Nr. 9.

Fiind broşat aparte, poate fi scos cu uşurinţă de cei care doresc a-l lega separat.

Preţul abonamentelor pe un an:

intreprinderi,
. . . . Lei 1000
ărmi . . . . . „ 400
e preţul dublu

DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA :
„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
Bucureşti Str. Carol, 26

vale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de
embrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
embrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari,
pensionari şi comerciali.

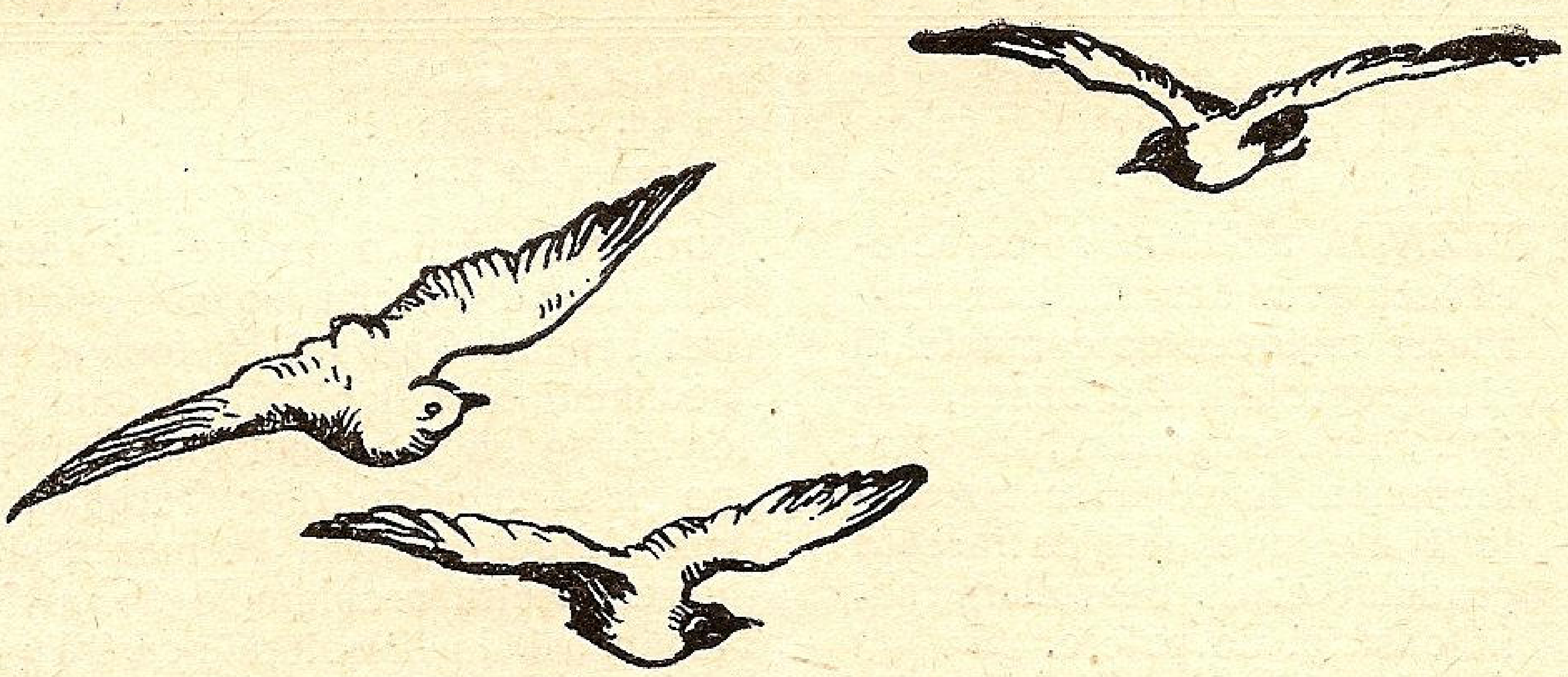
nscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei
evista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, pri-
' revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai
embru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

lata articolelor : Articole originale . 250 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat
cu tuş negru.

nr 1/1940



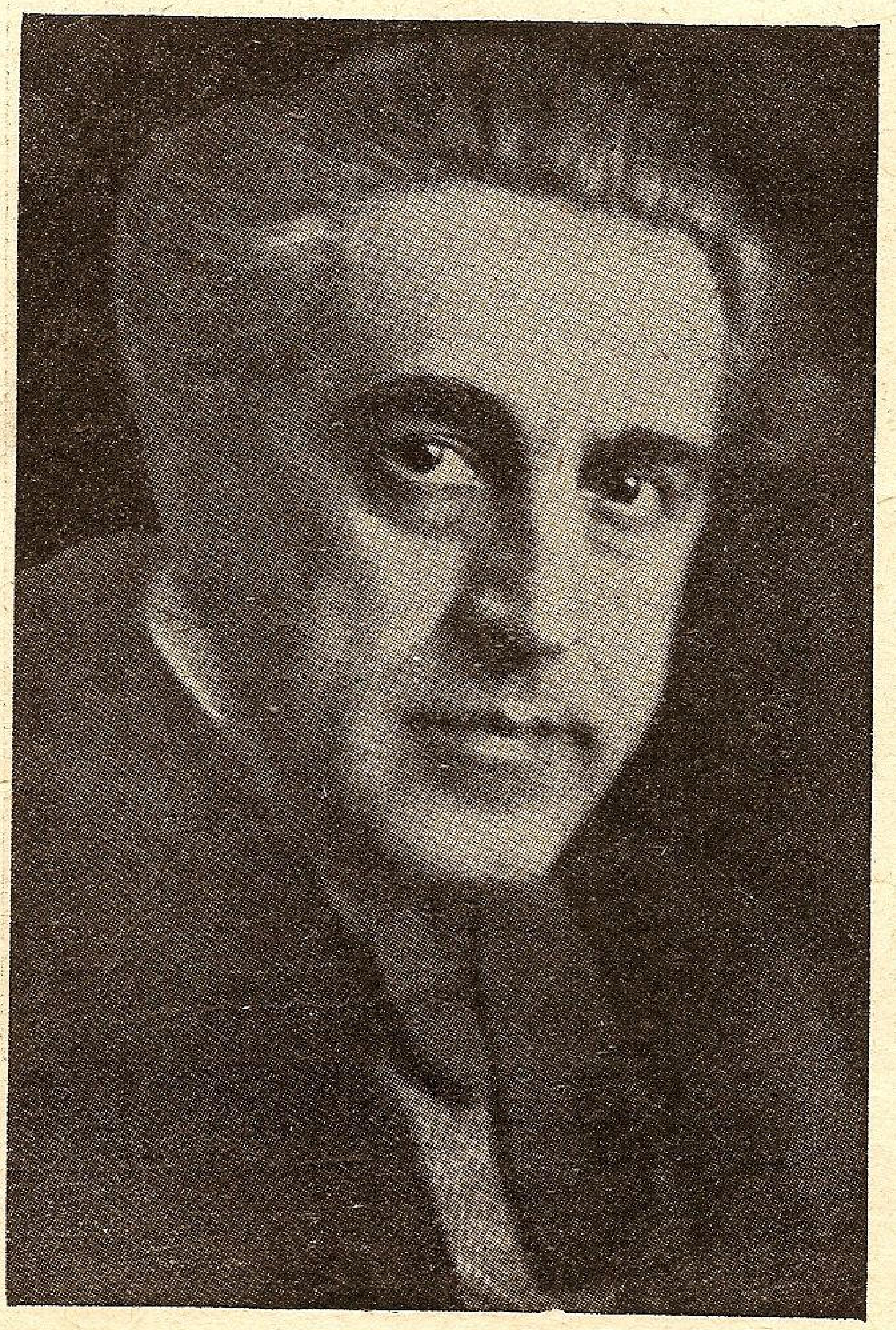
IN PRAGUL ANULUI IX

=1940

Trecură opt ani de când regretatul JEAN BART lansa revista noastră cu un precuvânt intitulat «Incă o revistă!». Opt ani de muncă cheltuitoare de forţe până la risipire, obositoare până la istovire, pentru a documenta pe cei cari se interesau de multiplele probleme ale apelor noastre, pentru a atrage şi interesa la rândul lor pe cei necunoscători.

Cine a citit articolul „Consolare“ din numărul pe Noembrie, a văzut că, chiar şi aiurea, e greu, foarte greu, aproape imposibil de împăcat toată lumea!

Moştenitori ai visurilor, parte împlinite azi, ale întemeetorului mai sus pomenit, ne-am străduit ca, cu ochii la busolă şi mâna pe roata cârmei, să urmăm drumul trasat: materie variată, scrisă pentru nemarinari mai ales, toate oglindind năzuinţele Ligei Navale de a grăbi împlinirea înaltelor dorinţi ale Augustulni nostru Preşedinte: creiarea unui spirit marinăresc.



JEAN BART

Nu ştim dacă am reuşit, lipsindu-ne talentul şi energia vulcanică a lui Jean Bart, — dar datori suntem a mărturisi că am fost cu ardoare încurajaţi atât de colaboratorii cari au făcut să nu simţim lipsa de material, cât şi de numărul crescând al membrilor, atraşi prin propaganda revistei.

Pentru anul acesta cu bunăvoinţa Ministerului Aerului şi Marinei, suplimentul pentru tineret va apare în format mai mare şi lunar. Aprecierile domnilor Comandanţi de străjeri ne-a măgulit şi ne-a dat curajul să stăm mai des de vorbă cu tineretul.

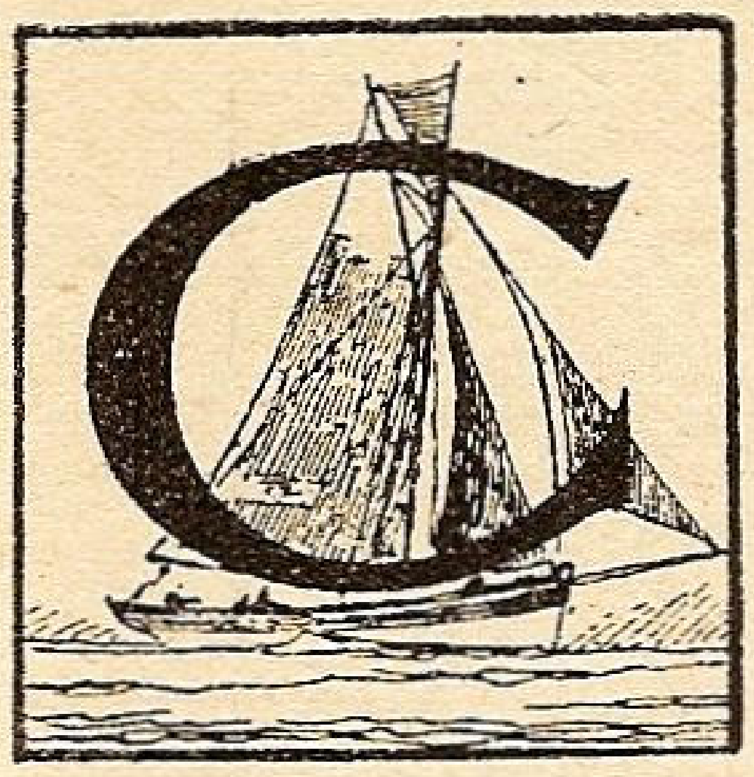
Conferinţele ciclului «Iniţierilor» ce se vor ţine anul acesta nu vor mai răpi pagini din revistă, ci vor fi tipărite aparte, oferindu-se gratuit membrilor.

Inainte de a încheia aceste rânduri ne îngăduim a ruga pe toţi membrii şi cititorii noştri a ne arăta tot ce nu le place, ce anume coloane noi ar trebui deschise, asupra căror probleme trebue insistat, — într'un cuvânt a face orice observaţiuni asupra trecutului şi ori ce propuneri pentru viitor, spre binele organului de propagandă al Ligii noastre şi renaşterea iubitei noastre marine.

Urăm tuturor sănătate şi spor la muncă în tot ce întreprind pentru binele Patriei.

Misiunea Ligei Navale Române

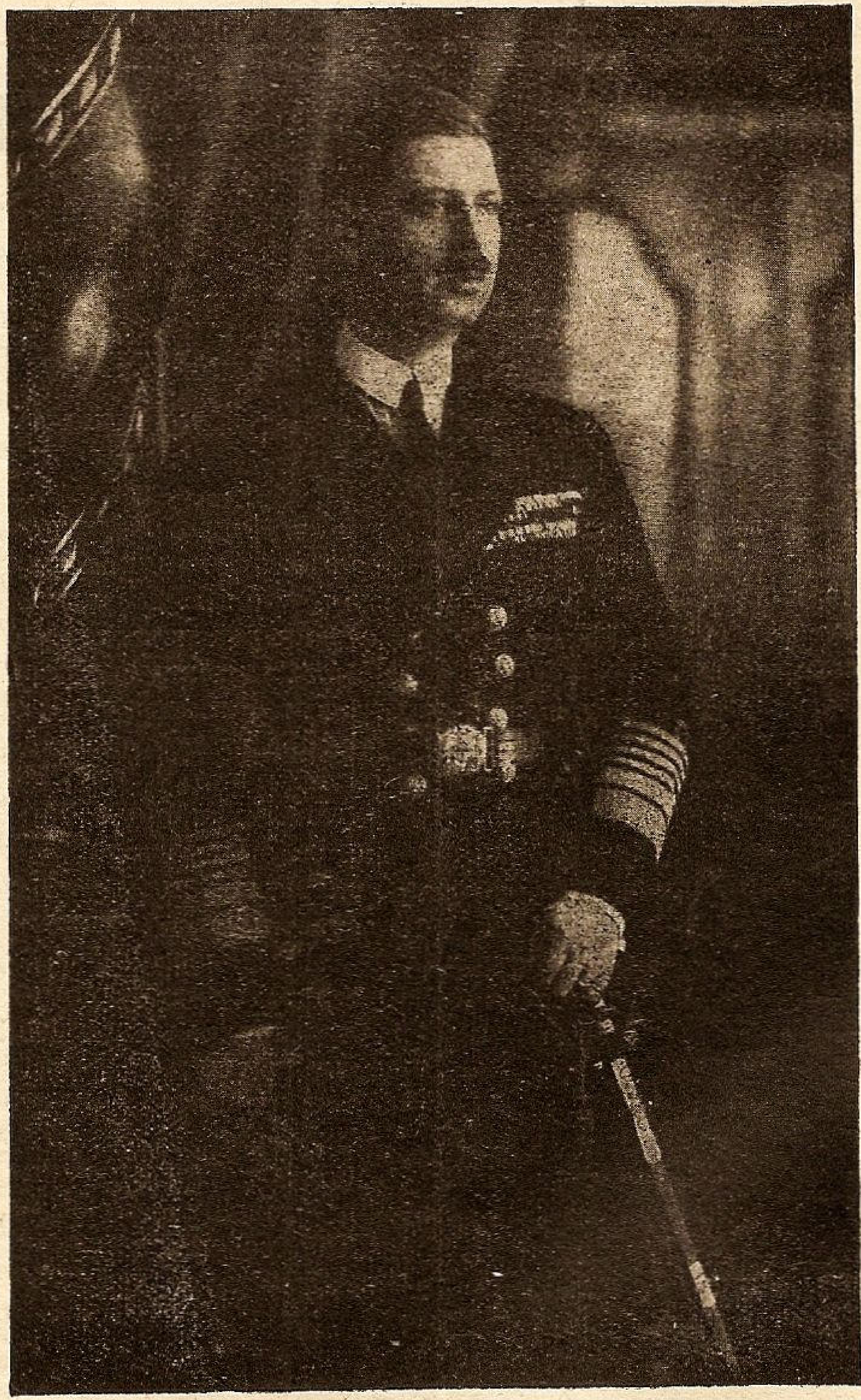
de profesor universitar N. DAŞCOVICI
Secretar general al Min. Ed. Naţionale
(Conferinţă ţinută în sala Dales în seara de 25. XI. 1939)



CIVILIZAŢIA modernă se caracterizează prin desăvârşirea feluritelor mijloace de comunicaţii şi transporturi. De aceea, s'a spus, fără exagerare, că perfecţiunea funcţiunilor circulatorii ale unei ţări dă măsura gradului ei de desvoltare sănătoasă şi de putere.

Din paginile istoriei vechi aflăm că desvoltarea comunicaţiilor şi, mai ales, a transporturilor s'a făcut, d'intâi pe apă şi apoi pe uscat. Mările au apropiat popoarele prin schimbul comercial în loc să le despartă, iar orizontul larg al ţărmului maritim a trezit pofta de aventură şi de necunoscut, a deschis minţile omeneşti şi a grăbit progresul sub toate formele. Atingerea între neamuri deosebite pe drumurile maritime a trezit râvna de întrecere între ele şi, prin aceasta, civilizaţia omenească s'a întins cât mai departe pe suprafaţa pământului.

Se ştie, de pildă, că Mediterana a fost, din vremurile celei mai depărtate antichităţi, leagănul culturii şi al civilizaţiei omeneşti prin popoarele de navigatori şi negustori cari trăiau pe ţărmurile ei,—Fenicienii, Cretanii, Cetăţile greceşti, republicele medievale italiene şi Catalanii peninsulei iberice. Spania, Portugalia, Olanda şi, apoi, Anglia, Franţa şi Italia modernă în vremurile mai noi, au apărut tot mai în vază pe arena lumei, datorită aşezării lor maritime, care le-a uşurat folosirea drumurilor de apă. Acelaş lucru se repetă sub ochii noştri în continentul asiatic, unde Japonia insulară apare ca o împărăţie din ce în ce mai însemnată în lume graţie vredniciei cu care ştie să folosească aşezarea maritimă, pe un pământ, totuşi, foarte redus şi destul sărac.



M. S. REGELE CAROL II
Preşedintele activ al Ligei Navale Române

Dacă ne întoarcem la noi, constatăm că aşezarea la gurile Dunării şi la ţărmul Mării Negre ne-a dat o perioadă de bună stare şi de independenţă naţională cât timp strâmtorile au fost libere. Moldova lui Alexandru cel Bun şi a lui Ştefan cel Mare sau Muntenia lui Mircea cel Bătrân „Domn până la marea cea mare" au cunoscut zile fericite graţie respiraţiei maritime.

Dar după închiderea strâmtorilor şi după pierderea gurilor Dunării, o noapte întunecoasă şi-a aruncat vălul asupra istoriei noastre naţionale. Timp de peste trei veacuri Carpaţii au fost adăpostul de refugiu al neamului, căci după vorba cântecului popular „Codrul era frate cu Românul" aşa cum fusese şi mai'nainte, pe vremea năvălirilor barbare. In tot acest răstimp, am pierdut legătura cu marea şi parcă însăşi înţelegerea pentru problemele de covârşitoare însemnătate ale mării. In literatura noastră populară, ca şi în cea cultă, întâlnim cântece de dor şi jale la adresa apelor curgătoare din cuprinsul pământului românesc, alături de cântarea codrului, dar aproape nici-o vorbă despre mare. Desigur, printre apele cântate, Dunărea „bătrână şi străbună" ţine un loc de frunte şi, de aceea, problema dunăreană a găsit la cea dintâi generaţie a României moderne o adâncă înţelegere.

Dar mai avem multe de făcut pentru a adânci în conştiinţa noastră publică, până în straturile populare, înţelegerea problemelor de stăpânire reală şi de folosire a ţărmului nostru maritim, care cuprinde în acelaş timp gurile Dunării, siguranţa celor peste 400 km. de ţărm la Marea Neagră şi libertatea garantată a strâmtorilor acestei mări—Bosforul şi Dardanelele.

In privinţa aceasta, experienţa mea de catedră de peste un deceniu jumătate m'a făcut să aud, la început, ecouri dureroase sau glume de prost gust pentru exigenţa arătată la examene în problema Dunării şi a strâmtorilor, care, în mod firesc, fac parte dintr'un program de drept internaţional.

Din fericire trebue să adaug că o schimbare se vădeşte de câţiva ani.

Lumea începe să simtă însemnătatea transporturilor eftine pe apă pentru valorificarea bunurilor noastre. Având de exportat în genere materii prime, de volum sau greutate mare corespunzând la o valoare relativ redusă, calea eftină a transporturilor pe apă este singura care se potriveşte structurii noastre economice şi care ne asigură putinţa de export cu câştig. De altfel, din totalul de aproximativ 10 mil. tone export anual mai puţin de 2 mil. sunt transportate pe uscat, iar peste 4/5 merg pe calea apei. In privinţa importului, chiar dacă-i vorba de mărfuri cu volum sau greutate mai mică, dar de o valoare mai mare, totuşi din cele aproximativ

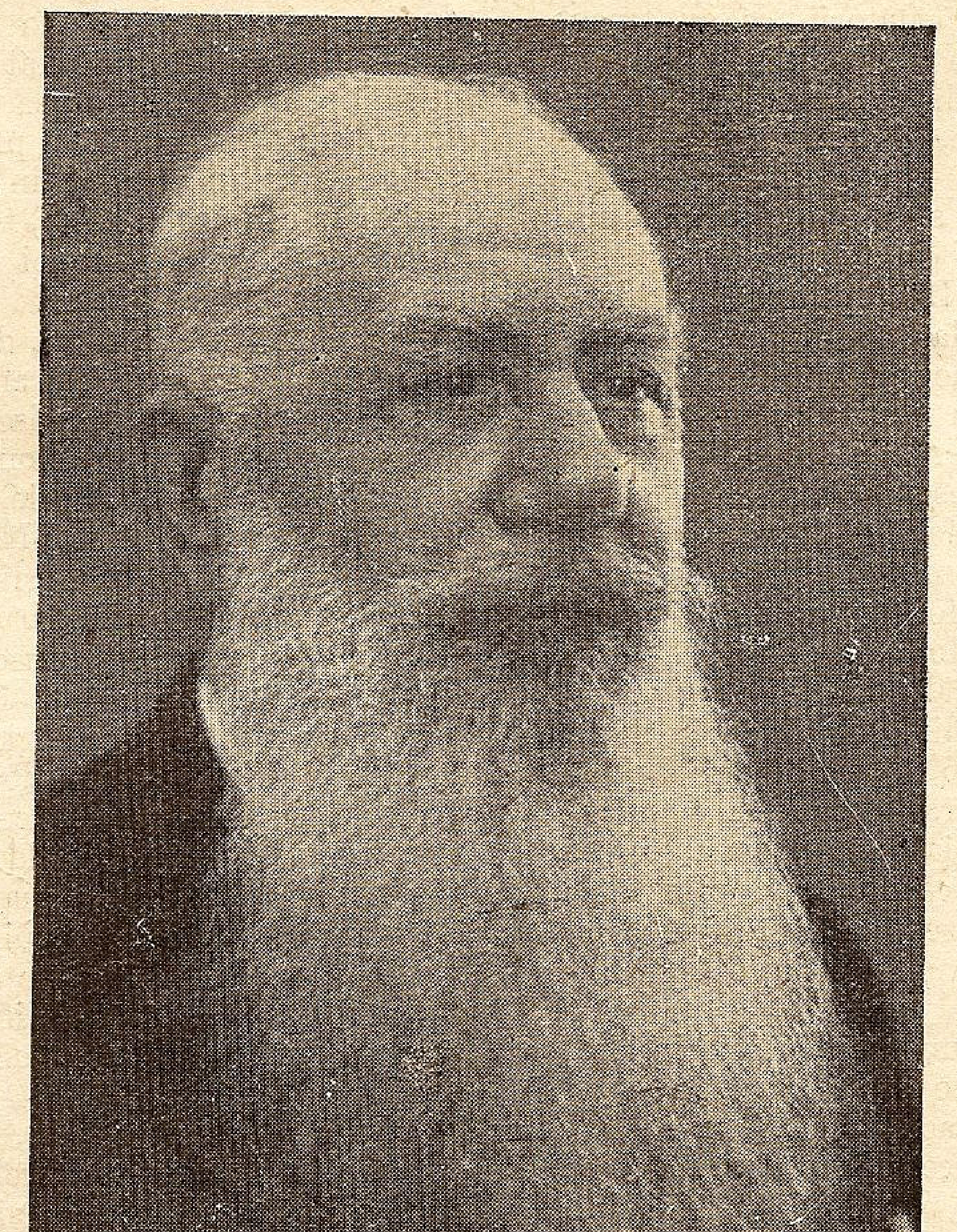
700 mii tone anual, mai mult de jumătate ne vine tot pe calea apei. iarăşi cu folos pentru consumatorul nostru căci transportul pe apă eftineşte preţul mărfii.

Schimbarea în bine din punctul de vedere al înţelegerii problemelor privitoare la stăpânirea şi la folosinţa apelor noastre, se datoreşte în bună parte acţiunii de propagandă desfăşurată de *Liga Navală Română*.

Pornită din iniţiativa unor marinari entuziaşti, acum mai bine de un deceniu, Liga Navală Română şi-a luat nobila sarcină să fie un organ de lămurire şi de propagandă maritimă românească în toate straturile sociale, pentru tineri ca şi pentru cei vârstnici.

Prin două reviste de propagandă, prin crearea de filiale în toată ţara, azi în număr total de 38, prin organizarea de conferinţe publice asupra unor subiecte despre Marea noastră, Liga Navală Română a izbutit să trezească tot mai mult interes în direcţia aceasta. Din activitatea desfăşurută până acum, prin încurajarea înnotului, difuzarea cunoştinţelor marinăreşti, înfiinţarea de biblioteci marinăreşti, organizarea de excursii pe apă şi de concursuri şcolare cu subiecte marinăreşti, sărbătorirea anuală a zilei apelor, etc. se poate vădi sforţarea Ligei Navale Române de a deştepta dragostea şi înţelegerea problemelor noastre de apă şi de a desvolta un adevărat cult al mării, aşa cum avem cultul muntelui moştenit din trecutul nostru.

Pentru păstrarea spiritului marinăresc născut şi desvoltat prin vasul şcoală „Mircea" L. N. R. a luat iniţiativa fericită a unei colecte cu adevărat naţională, potrivit lozincei „cât de puţin, dar de la toţi", prin care s'a asigurat în bună parte fondul pentru cumpărarea noului vas şcoală „Mircea", intrat în anul acesta în serviciul marinei noastre militare.


AMIRAL I. COANDĂ
Vice-Preşedintele Ligei Navale Române

Propagandei desfăşurată de L. N. R., iniţiativei sau intervenţiilor ei se mai datoresc introducerea obligatorie a înnotului în programul Străjeriei, înfiinţarea pregătirii premaritime în cadrul pregătirii premilitare, alcătuirea unităţilor de Străjeri marinari, crearea fondului naţional al aviaţiei sub ministeriatul D-lui General Paul Teodorescu la Aer şi Marină şi alcătuirea comitetului pentru ridicarea unui monument eroilor marinari.

După succesele de până acum, L.N.R., care se bucură de înalta cinste a preşidenţiei active a M.S. Regelui Carol II, are, într'adevăr, o mare misiune de îndeplinit în formarea spiritului nostru naţional. Trebue să ne pătrundem, cu toţii, de adevărurile rostite de M. S. Regele când a spus: „Marina nu e un lux, ci e un organism viu, o şcoală de energie, o şcoală de supremă camaraderie şi de sacrificiu, un fapt concret, o întreagă mentalitate, o educaţiune".

Mi-am îngăduit să dau mai înainte câteva date despre proporţia exportului şi a importului nostru, pe apă şi pe uscat. Acum, dacă la datele despre exportul şi importul nostru, care se face în măsură covârşitoare pe apă, adăugam că abia 7% din total se transportă pe vase sub pavilion românesc şi că pavilioanele străine încasează aproximativ 3 1/2 miliarde lei anual pentru transportul mărfurilor de export-import ale noastre, vom înţelege şi mai bine valoarea marinei de comerţ naţionale. O flotă de comerţ se înfăţişează ca o adevărată industrie producătoare de venituri, prin navlul încasat pentru aducerea mărfurilor străine, cât şi prin navlul luat pentru ducerea mărfurilor naţionale, — ea este un izvor nesecat de venituri, care împlinesc nevoile ţărilor, fie ele bogate sau sărace. Desvoltarea navigaţiei sporeşte independenţa economică naţională şi ne pune în stare să înfruntăm, mai uşor, anii de criză agricolă sau cei de scădere a preţurilor la produsele noastre de export.

L. N. R. a susţinut şi susţine desvoltarea marinei noastre comerciale şi militare, construirea bazei navale, înfiinţarea creditului maritim, cercetările ştiinţifice pentru harta mării româneşti, pentru stabilirea fenomenelor meteorologice, studiul curenţilor şi a vânturilor din Marea Neagră, studiul faunei acestei mări, pentru desvoltarea pescuitului, pentru încurajarea sporturilor nautice şi valorificarea turistică şi medicală a ţărmului dobrogean — atâtea şi atâtea probleme de covârşitoare însemnătate economică şi de prestigiu naţional în legătură cu marea noastră.

Trezind interesul care lipseşte, încurajând sub diferite forme acest interes când există şi lărgind, în sfârşit, preocuparea faţă de toate aceste probleme în întregul public românesc, L. N. R. îndeplineşte o înaltă misiune naţională.

Folosindu-mă de bunăvoinţa cu care aţi ascultat o scurtă expunere despre misiunea L. N. R. daţi-mi voie să exprim dorinţa ca Liga să-şi simtă sporind numărul membrilor susţinători prin noi aderenţi din mijlocul Dv. cât şi al prietenilor şi cunoscuţilor Dv.

Nu pot încheia mai bine această scurtă expunere asupra rolului Ligei Navale Române de cât repetând cuvintele Augustului nostru Suveran, Preşedintele activ al ei, scrise cu prilejul jubileului de zece ani dela întemeierea Ligii:

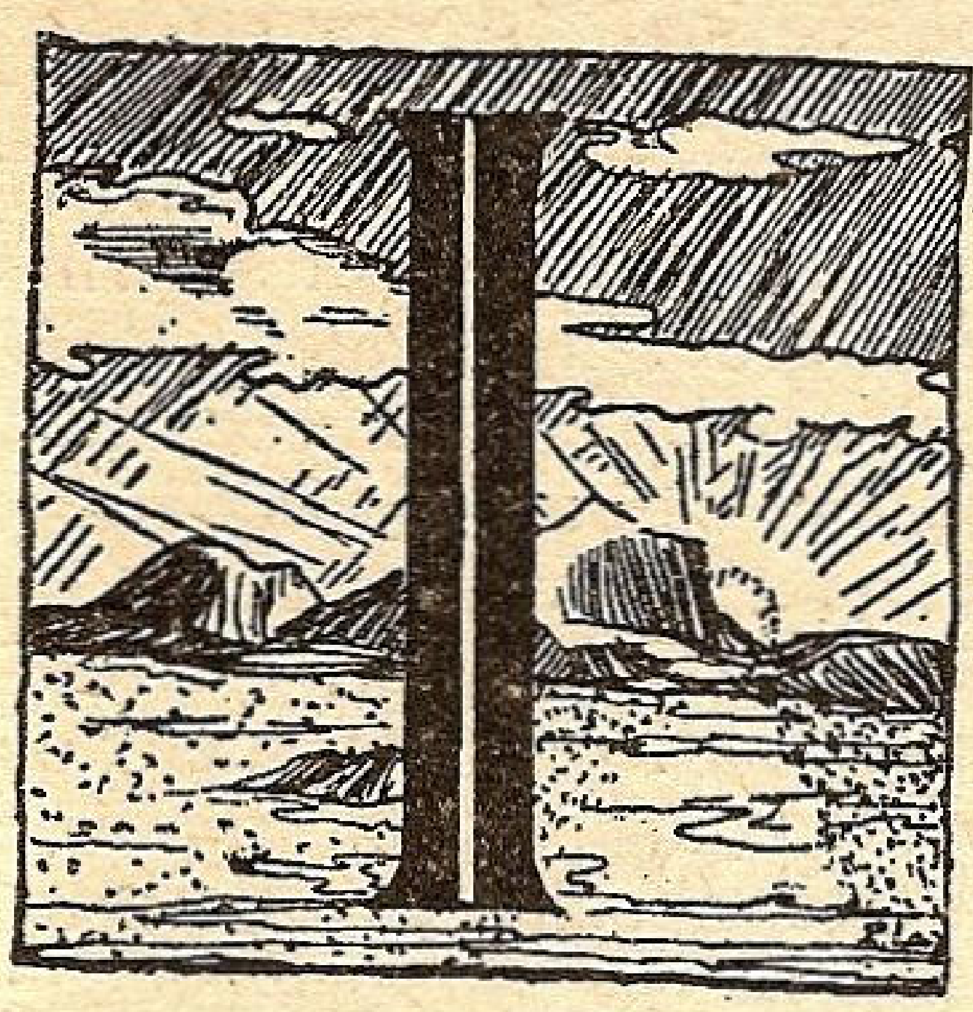
„*Opera cea mai naţională ce trebue îndeplinită de Liga Navală Română începe de azi înainte. E o operă la care nu trebue să se înhame numai un comitet restrâns de oameni de bună voinţă, ci masa cea mare a populaţiei româneşti.*

„*Iubirea de mare şi spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni şi aşi avea o nespusă mulţumire dacă Liga Navală Română va reuşi pe deplin să propage în mulţime această dragoste în acest spirit*".

MAREA NEAGRĂ ȘI DUNĂREA

CA ELEMENTE DETERMINANTE ALE TRANZITULUI PRIN ACTUALUL TERITORIU AL ROMÂNIEI DELA 1804 ȘI PÂNĂ LA PACEA DELA PASSAROVITZ (1718)

de Dr. ELORIN CODRESCU



INAINTE de căderea Cetății Albe și Chiliei în mâinile Turcilor tranzitul prin Moldova luase o desvoltare foarte mare după cum ne înștiințează documentele timpului și în special descrierile pe care le fac călătorii, ce au trecut prin principatul Moldovei în drum spre Constantinopole, care devine Istanbulul turcesc din 1453, sau cei ce venind din această capitală a Orientului, se îndreptau spre Polonia, Lituania, Danzig sau chiar Anglia.

Drumurile erau sigure, iar Domnii noștrii dădeau negustorilor, de multe ori, soldați de-ai lor, spre a-i păzi de hoții sau incursiunile neașteptate de Tătari ce ar fi putut surveni mai ales prin părțile de sud ale Buceagului și în preajma Cetății Albe[1], unde ca și la Chilia, era un șantier moldovenesc de construcții și rereparațiuni pentru flota lui Ștefan cel Mare.

Tranzitul de călători era deasemenea bine desvoltat și din itinerariile lor putem să vedem cari erau principalele direcții de tranzit prin Moldova.

Astfel Guillibert Delannoy, călător francez a trecut prin Moldova, în 1421, venind din Polonia și în drum spre Constantinopole, iar în 1416, călugărul rus Epifan trece dela Veliki-Slutsk la Belograd și apoi la Constantinopole, după cum în 1416. Diaconul Zosima, trecea Nistrul lângă Mitrevi-Chișini, care era granița Moldovei, plătește trecătoarea și se îndreaptă tot spre Belograd, unde ajunge în 3 zile și apoi spre Constannopole.

In afară deci de drumurile cunoscute prin Moldova, pe unde se îndrepta tranzitul, se poate distinge și un început de tranzit din regiunile actuale U. R. S. S. R., spre Constantinopole tot prin această regiune a țării, care dă importanță și desvoltare Tighinei, Chișinăului, Ismailului, Chiliei, Bolgradului și Galaților, după cum tranzitul Lwow-ului și al Cracoviei spre Caffa, Tana și Constantinopole, dăduse naștere tuturor orașelor dintre Prut și Siret și poate a determinat într'o oarecare măsură chiar organizarea rapidă a principatului Moldovei și întinderea lui până la Marea Neagră[2].

In orice caz, ceiace este sigur, e faptul că Moldova și Muntenia, prin faptul de a se fi găsit în calea a două sau chiar a trei căi de tranzit între Orient, Occident și Nord-Estul Europei, au profitat imens, nu numai prin aceia că, s'au organizat mai rapid, cu mijloacele materiale date de negustorii ce treceau pe la noi pentru a scurta drumul și prin banii primiți de vameșii domnești cari au vămuit[3] această vastă circulație de mărfuri și oameni, dar au câștigat imens ca bogăție generală ca influență culturală și în special ca valoare politică, ceiace a fost primordial.

Transilvania, care precum am arătat, cuprindea cele două mari antrepozite de mărfuri germane dela Sibiu și dela Brașov, a profitat poate mai mult decât cele două principate, deoarece mărfurile orașelor germane ce veneau spre cele două principate sau spre Constantinopole, treceau aproape în mod obligatoriu prin teritoriul său și în acelaș timp, tot exportul Moldovei și Munteniei destinat Germaniei și Ungariei din acea epocă, trecea tot pe la Brașov.

Așa dar, până la 1484, dată dela care Marea Neagră devine un lac turcesc, tranzitul prin diferitele regiuni ale țării noastre se stabilise în mod definitiv, drumurile fiind deprinse, iar corespondenții și locurile de depozite fiind fixate cu atâta tărie, încât, chiar după pierderea celor două cetăți de pe Malul Mării Negre și a unei părți din litoralul Dunării, Moldova, cât și Muntenia au mai continuat să fie drumuri de tranzit spre Orient, însă în proporții mai reduse și numai în măsura în care siguranța transporturilor în imperiul turcesc, sau pe Marea Neagră, puteau îngădui un comerț internațional.

Despre o marină moldovenească, nu poate fi vorba spre a face transportul acestor mărfuri tranzitate prin teritoriile Munteniei, Moldovei, spre Istanbul, deoarece ceiace mai rămâne din marina lui Ștefan cel Mare se transformase în vase de piraterie, încât transportul s'a făcut cu vase turcești spre a avea o siguranță, cel puțin cât a durat pirateria marinarilor moldoveni, adică dela căderea Cetății Albe, până la răsboiul polono-turc și lupta dela Țuțora (1620).

Pacea din Martie 1510, îngădui și dădu dreptul Polonilor, de a trece în Turcia și în Principatele noastre cu observarea depozitelor și vămilor, iar era schimburirilor principale cu Orientul, începută pentru Principatele române, *odată cu căderea Brăilei care slăbește în acelaș timp comerțul polonez și pe cel săsesc*, face să se nască totdeodată relațiuni comerciale directe între Principatele române și Venezia[4].

Aceste relațiuni și în special cele intemeiate de

---

[1] In 1421, Guillebert Delannoy fusese jefuit de tătari lângă Cetatea Albă.

[2] „Am mai putea spune, scrie D-l Prof. Iorga, că deoarece drumul mai scurt totuși trece prin țările noastre, țările românești au fost întemeiate și din cauză că populațiunea noastră ajunsese, la o conștiință superioară despre puterile sale și despre țintele pe care le puteau urmări aceste puteri, dar și din nevoia de a avea un păzitor al drumului mai scurt care trece prin teritoriul nostru. Atunci Domniile noastre au fost fondate și cu mijloacele materiale date de drumeții negustori pe aici". (Istoria Românilor prin călători. Vol. I, pag. 6).

[3] In Moldova, taxele vamale percepute aveau un caracter tătăresc, conform cărora, negustorii erau obligați să oprească în anumite orașe sau locuri carele lor, unde plăteau o vamă mică pe lângă vama cea mare plătită la graniță. In Muntenia, taxele vamale erau compuse din tributum (dajdie) pentru mărfurile ce nu mergeau în tranzit mai departe și apoi din „tricessima", (30%) care se percepea ca și în Ungaria. Oprirea mărfurilor unuia pentru datoriile altuia, adică ceiace se numea „acordarea de represalii" se practica fiind un procedeu nedrept, însă foarte practic pentru acele vremuri.

[4] A se vedea pentru detalii I. Nestor, Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des 16 Jahrhunderts. Cernăuți, 1912, p. 172.

I. Nistor. Die auswärtige Handelsbeziehungen der Moldau im XIV. XV un XVI Jahrhundert. Gotha, 1911, pag. 200.

Alexandru Lăpușneanu, care urmărea planul de a extinde cât mai mult comerțul exterior al Moldovei cu toate țările și mai ales cu orașele italiene, creiază un tranzit de vite moldovenești prin Muntenia.

Intr'adevăr într'un document italian al timpului[5]) și care trebue să fie din anii 1543—1568 după cum scrie d-l Doboși[6]), avem date amănunțite asupra drumului pe care l-au urmat cirezile de boi vândute de Lăpușneanu Venețienilor, precum și asupra taxelor de tranzit plătite în Muntenia, în Turcia, în Ungaria și la intrarea în Italia.

Drumul dela Suceava la Târgoviște este calculat că îl face în 16 zile, iar de aici se spune că în 20 de zile au ajuns la Pecs, de unde au plecat mai departe, încât avem un document sigur care ne atestă că cirezile au scoborât prin Moldova, au intrat în Muntenia, unde s'au îndreptat spre Târgoviște, iar de aci, evident că au trebuit să străbată toate Muntenia în lungul ei, dela Est la Vest, spre a putea ajunge la Pecs și a trece Dunărea.

Documentul nu precizează drumul prin Muntenia dela Târgoviște înainte, însă este evident, că în orice caz el trecea pe la Porțile de Fier, *deoarece de acolo pe Dunăre în sus, se ajunge direct la Pecs, iar pe de altă parte* acest lucru mai este atestat și într'o scrisoare din 1559 a bailului venețian la Stambul către Dogele Veneziei în care se spunea că Lăpușneanu este de părere să trimeată boii cu un moldovean până la Zagreb sau Liubliana, adică până la râul Sava, ceeace nu se putea face decât trecându-se în tranzit prin Muntenia.

Taxele plătite Voievodului Țării Românești, adică în Muntenia, au fost de 10 bani (soldă) de fiecare bou, iar la Dunăre, s'a plătit Turcilor 25 bani de fiecare bou pentru trecere.

Patru ani mai târziu, în 1563, Arhiducele Maximilian întreabă Camera Ungară, dacă un negustor italian ce duce boi din Moldova la Venezia prin Transilvania, trebue să plătească taxe de import și de export și anume cât, acesta intrând pe la (Cașovia) Kosice[7]).

Iată așa dar, că există și un tranzit moldovenesc prin Transilvania, ceiace este interesant fiindcă arată ce strânse legături existau, încă de atunci, între diferitele regiuni ce constituie România de astăzi, în ceiace privește tranzitul.

Deasemenea un tranzit între Transilvania și teritoriile Ucrainei de astăzi trebue să fi existat peste teritoriul Moldovei, dacă ținem seamă că dela Bistrița, se trecea ușor la Câmpulungul Bucovinei, pe la Cârlibaba, sau că dela Brașov se ajungea în Moldova, trecând prin pasul Oituz sau cel dela Ghimeș, mai ales dacă mai luăm în considerare și faptul că mărfurile germane, depozitate în aceste două orașe din Transilvania, inundaseră întreaga Moldovă, ne mai putând pătrunde cu ușurință în Muntenia, din cauza neîncrederii Turcilor față de Austriaci.

In 1581, englezul Harebone Gulielm a trecut prin Moldova[8]) și Polonia, ducându-se la Danzig, de unde s'a îmbarcat pentru Anglia[9]), ceiace denotă că legătura Stambul-Danzig se făcea în secolul al XVI-lea tot prin Moldova[10]).

Acest tranzit este logic să fi existat *chiar în timp ce Turcii erau la gurile Dunării și de jur împrejurul Mării Negre, fiindcă pe aici era drumul cel mai scurt și totdeodată cel mai sigur.*

Bandini, care trece prin Moldova pe la anul 1646, spune despre Iași că era un oraș foarte comercial și în descrierile sale, arată că, în urma severelor măsuri luate de Vasile Lupu, se putea circula prin țară cu cea mai mare siguranță, chiar dacă negustorii ar fi fost încărcați cu aur și cu pietre scumpe[11]).

In decursul secolului al XVII-lea, comerțul Moldovei cu Venezia, ia un avânt considerabil[12]) ceiace denotă că tranzitul de mărfuri moldovenești prin Muntenia creiat de pe timpul lui Lăpușneanu se menține destul de bine, mai ales că în ultimele două decenii ale acestui secol domnia liniștită a lui Constantin Brâncoveanu a fost foarte prielnică comerțului.

In ceiace privește Dunărea, dela cucerirea Ungariei și până la pacea dela Carlovitz (1690), Turcii stăpânind ambele maluri ale acestui fluviu dela Komorn și până la Marea Neagră, această mare cale de circulație era izolată de restul Europei servind aproape exclusiv navigațiunei turcești.

După această pace însă, Turcii, ne mai păstrând decât Banatul și o parte din Slavonia, *Dunărea este liberată dela Buda și până la vărsarea Tisei*, iar în urma tratatului *dela Passarovitz din 21 Iulie 1718, Austria își întinde stăpânirea peste Banat* peste Slovacia și *peste Oltenia, încât ajunge să aibă ambele maluri ale Dunării până la Olt.*

Dr. FLORIN CODRESCU

---

[5]) Ovary Lipot. A magyar tudomanyos Akademia oklevélmásolatai II, Budapest, 1894, pag. 71.

[6]) Al. Dobosi. Relațiunile comerciale ale Principatelor Române cu Veneția în veacul al XVI-lea. Observatorul social economic Ianuarie—Iunie 1934, pag. 59.

[7]) Veress. Documente privitoare la Istoria Ardealului, Moldovei și Țării Românești. Cartea Românească, 1929, București, Vol. I, pag. 245.

[8]) Drumul urmat a fost: Varna-Isaccea-Valea Prutului-Iași-Ștefănești.

[9]) A se vedea pentru amănunte și pentru călătoriile altor doui englezi pe la noi, John Austell și Iacob Mannuchio în 1586: N. Iorga, Histoire des relations anglo-roumaines. Neamul românesc 1917, Iași, pag. 8-9 precum și M. Beza. Papers on the roumanian peuple and litterature. Machride 1920, London, pag. 20—27.

[10]) Privilegiul de comerț acordat ambasadorului englez Gulielm. este cunoscut sub numele de Tratatul cu Petre Schiopul, Cf. Th. Codrescu Uricariul. Vol. IV. pag. 394, tip. Buciumul Român.

[11]) V. A. Ureche. Codex Bandinus, Analele Academiei Române Vol. XVI pag. 148.

[12]) A se vedea în acest sens: Al. Doboși. Relațiunile comerciale ale Principatelor Române cu Veneția în secolul al XVII-lea. Observatorul Social-Economic Iulie—Decembrie, 1934, pag. 180 și următoarele.

Amintiri de pe bricul „Mircea"

4

de V. SANTINĂ

ECHIPAJ LA POSTURILE DE MANEVRĂ,

aruncă ofiţerul de cart, de pe puntea de comandă, poruncă care trezeşte la realitate pe visătorii cari priveau spre cheul îndepărtat acum, unde căutau cu ochii sufletului să găsească fiinţe dragi, de care se despărţeau, cine ştie pentru câtă vreme sau pentru totdeauna. Comanda amintea tuturor că plecarea în străinătate nu înlătură nimic din programul serviciului de bord; că poate să viseze însă lucrând şi că poate face lucrul acesta când e liber şi... când doarme. Se întind toate pânzele, iar „Mircea" îşi recapătă înfăţişarea de zile mari, în acelaşi timp falnică şi elegantă; se numeşte bordul de serviciu, divizioanele 1 şi 3, iar bordului babord i se dă liber.

Vieaţa la bord îşi urmează cursul obişnuit „în largul mării" şi în dimineaţa zilei a treia, cu ajutorul lui Dumnezeu, intrăm

IN BOSFOR

cu care făcusem cunoştinţă aşa, în treacăt, cu vreun an în urmă, când ne adăpostisem de furia unui uragan, la intrarea lui. La Cavac ne oprim timpul trebuincios să se facă formalităţile de trecere, obligatoriii pentru orice vas şi apoi înaintăm pe canalul Bosforului, lăsând sufletelor libertatea de a se îmbăta după plac şi după putinţă, de priveliştea de neuitat ce se desfăşoară înaintea lor, pe amândouă ţărmurile, asiatic şi european, iar după câtva timp privirile ne sunt atrase numai asupra acestui din urmă, asupra minunatului oraş şi vechei cetăţi care este:

CONSTANTINOPOL SAU ISTANBUL.

leagănul creştinătăţii oficiale al imperiului Roman de Răsărit, prin Sfinţii Impăraţi Constantin şi Elena; reşedinţa patriarhilor şi câmpul de activitate al atâtor propovăduitori ai Mântuitorului, propăvăduitori dintre cari atâţia au primit coroana muceniciei şi a martirului; teatrul atâtor drame şi tragedii sângeroase, din antichitate şi până în zilele noastre; localitate în care sub Romani ca şi sub Turci, creştinii au avut atâtea de îndurat; localitate în care poporul Armean, a plătit acele spăimântătoare tributuri de sânge; oraşul în care de atâtea ori s'au hotărât destinele Moldovei şi Valahiei, a principatelor române apoi; locul unde au căzut, sub securea călăului, capete de Domni şi boieri din neamul nostru; oraşul în care se ducea, pe vremuri nu numai aurul, grâul şi mierea ci şi sufletele româneşti, sub forma haraciului în copii, destinaţi să devină ieniceri şi să ridice sabia contra părinţilor şi fraţilor lor, în numeroasele lupte pe care neamul românesc le-a avut cu Turcii; oraşul din a cărui mahala, Fanarul, ne-au venit stăpânitori, vremelnici, de multe ori nemiloşi, cruzi, hrăpăreţi, din ai căror urmaşi, însă, neamul nostru a făcut — cu puterea pământului, care transformă şi purifică totul — oameni şi români cari au făcut cinste acestui nume. De pe Bosfor, Constantinopol pare o grădină imensă sau mai de grabă o înşiruire de grădini şi parcuri, cu codri de Liban şi chiparoşi cu flori şi trandafiri, în care sunt presărate palate şi vile, într'un minunat decor, cu dealurile în fundul zării, cu apele albastre ale mării, în faţă, sub un cer aproape veşnic senin. Te prinde mirarea cum în acest raiu pământesc s'au putut naşte şi trăi sentimente ca ura şi cruzimea, lăcomia şi invidia. Nu cumva omul este cel mai nesimţitor dintre vieţuitoare în faţa frumuseţilor Naturii? Nu cumva el este orbit de patimile lui şi făcut nesimţitor în faţa acestor frumuseţi?

Apele Bosforului sunt brăzdate în toate direcţiile de nenumărate bărci cu pânze sau cu rame, multe din ele bogat împodobite cu scoarţe şi covoare, purtând bărbaţi sau femei voalate, unele însoţite de copii, remorchere de toate mărimile, vapoare sau vaporaşe, care dau impresia unei nesfârşite serbări veneţiene, în plină zi.

Unul din piloţi, bun cunoscător al Constantinopolului, ne indică clădirile vrednice de a fi luate în seamă, cum sunt: Seraiul Sultanului compus din o mulţime de clădiri în diferite stiluri, aşezate într'un parc măreţ, care coboară din deal până la ţărmul mării, ale cărei ape scaldă scările de marmură ale celebrului palat Dolmabacce. In partea de sus a parcului se află palatul propriu zis al Sultanului roşu, palat din care au plecat atâtea sentinţe de moarte, că s'ar putea pe drept numi palatul morţii; tot în cuprinsul acestui parc măreţ, erau seraiurile sultanului, seraiuri în care atâtea tinere frumuseţi s'au ofilit, ca şi în celelalte haremuri din Constantinopol şi din cuprinsul împărăţiei turceşti, visând la dragoste, cea mai dulce dintre mângâierile pe care le-a dat Dumnezeu omului. Câte din aceste tinere frumuseţi nu zac în fundul mării, aruncate de gelozia plină de bestială cruzime a stăpânilor, în faimoşii saci, cu o pisică pentru a le sfâşia cărnurile şi ochii!.. Admirăm impunătoarea clădire a Sfintei Sofia, biserica creştină transformată în moschee, dar care totuşi, este cunoscută şi de lumea creştină şi de cea musulmană sub numele de Sfânta Sofia. Siluetele elegante înalte şi fine ale numeroaselor minarete, dau un farmec deosebit Constantinopolului. Ne apropiem de Cornul de Aur, în al cărui cuprinzător bazin, sunt ancorate o puzderie de corăbii, ale căror catarge par o pădure de copaci, despoiaţi de ramuri şi scoarţă şi care, prin legătura ideilor, amintesc de pădurea de ţepuşe a lui Vlad Ţepeş, care, după cum se ştie, urmase „şcoala umanităţii" în corpul ienicerilor, în calitate de ostatec. Priveliştea este admirabilă şi pe ţărmul Asiatic, unde într'un cadru minunat, poţi admira clădiri impunătoare, sau pitoreşti, la Scutari şi Prinkipo. Nu ne-am oprit în Constantinopol şi cu toate că ni se spunea că văzut de aproape nu mai este atât de fermecător, din cauza necurăţeniei, am rămas cu sentimentul acela neplăcut, pe care îl simţi în urma unei desamăgiri. Navigăm numai cu maşina, până intrăm în

MAREA DE MARMARA,

unde, întindem toate pânzele şi unde ne aşteptau alte frumuseţi, deosebite de cele pe care le admirasem pe canalul Bosforului. Aici gândul şi ochii nu mai erau siliţi să treacă atât de repede dela un obiect la altul; aici orizontul era mai larg, mai întins, dând voie gândurilor să plutească în zbor mai lin, ca un vultur în plimbare, să viseze... Se vedeau amândouă ţărmurile mării; un vânt uşor sufla din urmă, iar Mircea cu toate pânzele întinse plutea falnic și domol ca o lebădă uriașă; puțin înaintea lui, un yacht, o miniatură de corabie, cu aceeași velatură de părea puiul acestei lebede, cu pânzele albe ca zăpada, plutea urmând același drum; apele mării albastre ca și cerul de deasupra, iar pe țărmul Asiei, în depărtare, pe culmile dealurilor, înaintau domol, spre Constantinopol, lungi caravane de cămile...

Dacă Faust ar fi fost în momentele acelea pe *Mircea*, ar fi rostit, poate, cuvântul fatal, ar fi poruncit clipei: oprește-te! și Mefisto ar fi câștigat partida. Din fericire însă, Faust nu era pe *Mircea* și nici pe Mefisto nu l'am văzut. Așa că, nefiind nimeni care să spună clipei oprește-te și nici lui *Mircea*, am plutit mai departe, pe apele albastre, cu sufletul plin de doruri nelămurite, până când am intrat în

DARDANELE,

această temută și de neînvins cetate, a prietenei și aliatei noastre, Turcia, care pentru cinstea și loialitatea ei de totdeauna, merita pe bună dreptate ca Dumnezeu să i-o dea în stăpânire. Cu toate că nimeni dintrei noi — vorbesc de oamenii de trupă — nu le văzuse nici odată, fiecare vorbea despre puterea lor groaznică, despre numărul și calibrul tunurilor, despre mașinăriile acestor tunuri, lăudând-o care mai de care, cum numai poporul știe să laude. Că așa-i el: când laudă ceva sau pe cineva, îl ridică în slava cerului; dar și când l-o înegri, nu se mai spală cu toată apa Dunărei (apa de mare, știți d-vs., nu-i bună pentru spălat). Auziai, vedeai și nu-ți venea a crede că din locuri atât de frumoase poate izbucni moartea, în orice moment și încă în mii de exemplare. Și se mai zice că omul sfințește locul!. Ba, uneori îți vine să crezi că chiar îl pângărește. Imi amintesc cum, în timpul războiului cel mare, auziam în același timp glasul privighetoarei și... al tunului.

Așa-i că se potrivește ca nuca'n perete? Fiindcă întârziasem și noaptea circulația era oprită în strâmtori, am petrecut o noapte în ancoră, iar dimineața am pornit iar la drum, până când, cu ajutorul Domnului, am intrat în

MAREA EGEE

sau arhipelagul, ale cărui insule, în trecutul nu prea îndepărtat, erau bazele de operațiuni ale corsarilor greci, cari, datorită dușmăniei seculare, atacau vasele turcești mai cu seamă nimicind și echipagiile lor, isprăvi despre care, în lungile nopți de iarnă, „Barba Ghiorghi" ne povestise atâtea. Trecem pe lângă marea insulă Mitilene, atrăgătoare prin dealurile ei împădurite, cu satele pitorești și orașul Mitilene, căruia siluetele minaretelor îi dau o înfățișare plăcută vederei. „Barba Ghiorghi" știe numele tuturor insulelor și despre fiecare știe vre-o întâmplare interesantă. Fără nici un incident ajungem la

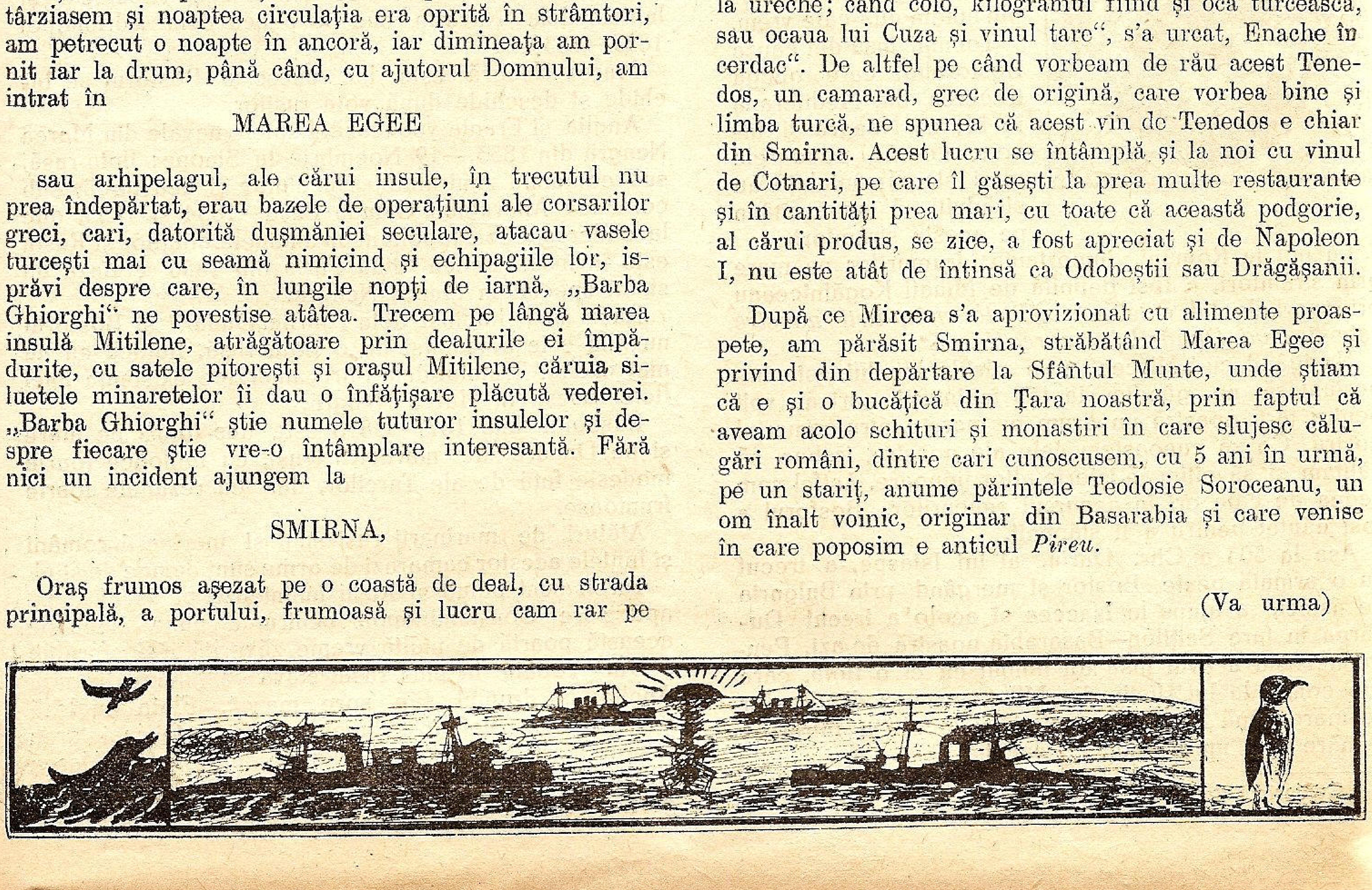
SMIRNA,

Oraș frumos așezat pe o coastă de deal, cu strada principală, a portului, frumoasă și lucru cam rar pe atunci în Orient, curat. E prima localitate, în această călătorie, unde punem piciorul pe uscat. Comandantul nostru, potrivit obiceiurilor internaționale, face vizite autorităților, iar echipajul este învoit să viziteze orașul. Aici am primit primele scrisori din Țară și am scris și noi la rândul nostru, cărți postale cu vederi din Smirna. Am colindat orașul, nu prea mare pe atunci, dela un capăt la altul, admirând în deosebi frumusețea cimitirului musulman, în care chiparoșii creșteau ca la ei acasă, iar florile trandafirii și pietrile albe, te făceau să crezi că e o grădină fermecătoare, împodobită cu statui și statuete de piatră și marmură, nu un cimitir. In vreme ce strada principală era destul de curată, străzile din cuprinsul orașului și mai ales cele dela margine, lăsau mult de dorit în privința curățeniei. Fructe multe și eftine, portocale, smochine, struguri. Am admirat frumusețea femeilor, grecoaice și armence, turcoaicele fiind cu fața acoperită de voalul lor negru și des. In marginea orașului erau poposite caravanele de cămile, cele mai multe cu poverile în spinare, culcate în arșița soarelui, cu care de altfel sunt obișnuite. Cu aerul lor resemnat și ochii triști sunt simpatice, cu toate că Dumnezeu nu le-a dat un corp frumos. Ochii lor ca și munca lor grea, amintesc pe blândul tovarăș de muncă al plugarului nostru, boul, cu ochii lui mari frumoși și triști, pe care nu se știe când, un stăpân nedrept l'a dat ca pildă de prost, de bună seamă pentrucă-i bun și blând. Că dacă atunci când stăpânul nemilos întrebuințează bățul sau biciul, ar întrebuința și boul coarnele, în temeiul dreptului de apărare, s'ar cam schimba socoteala și... n'ar mai fi prost... ca un bou, ci ar fi rău, ca un om. Că omul nu-i mulțumit că-l are rob numai pe mâncare, că îl face „muscal", că după o viață de muncă istovitoare îl taie și îl mănâncă, trebuie să-l și bată, când îl pune la munci peste puterile lui și el nu le poate face.

Am gustat din vinul de Tenedos, cu care unii chiar ne-am păcălit, crezând că un kgr. de căciulă, e floare la ureche; când colo, kilogramul fiind și oca turcească, sau ocaua lui Cuza și vinul tare", s'a urcat, Enache în cerdac". De altfel pe când vorbeam de rău acest Tenedos, un camarad, grec de origină, care vorbea bine și limba turcă, ne spunea că acest vin de Tenedos e chiar din Smirna. Acest lucru se întâmplă și la noi cu vinul de Cotnari, pe care îl găsești la prea multe restaurante și în cantități prea mari, cu toate că această podgorie, al cărui produs, se zice, a fost apreciat și de Napoleon I, nu este atât de întinsă ca Odobeștii sau Drăgășanii.

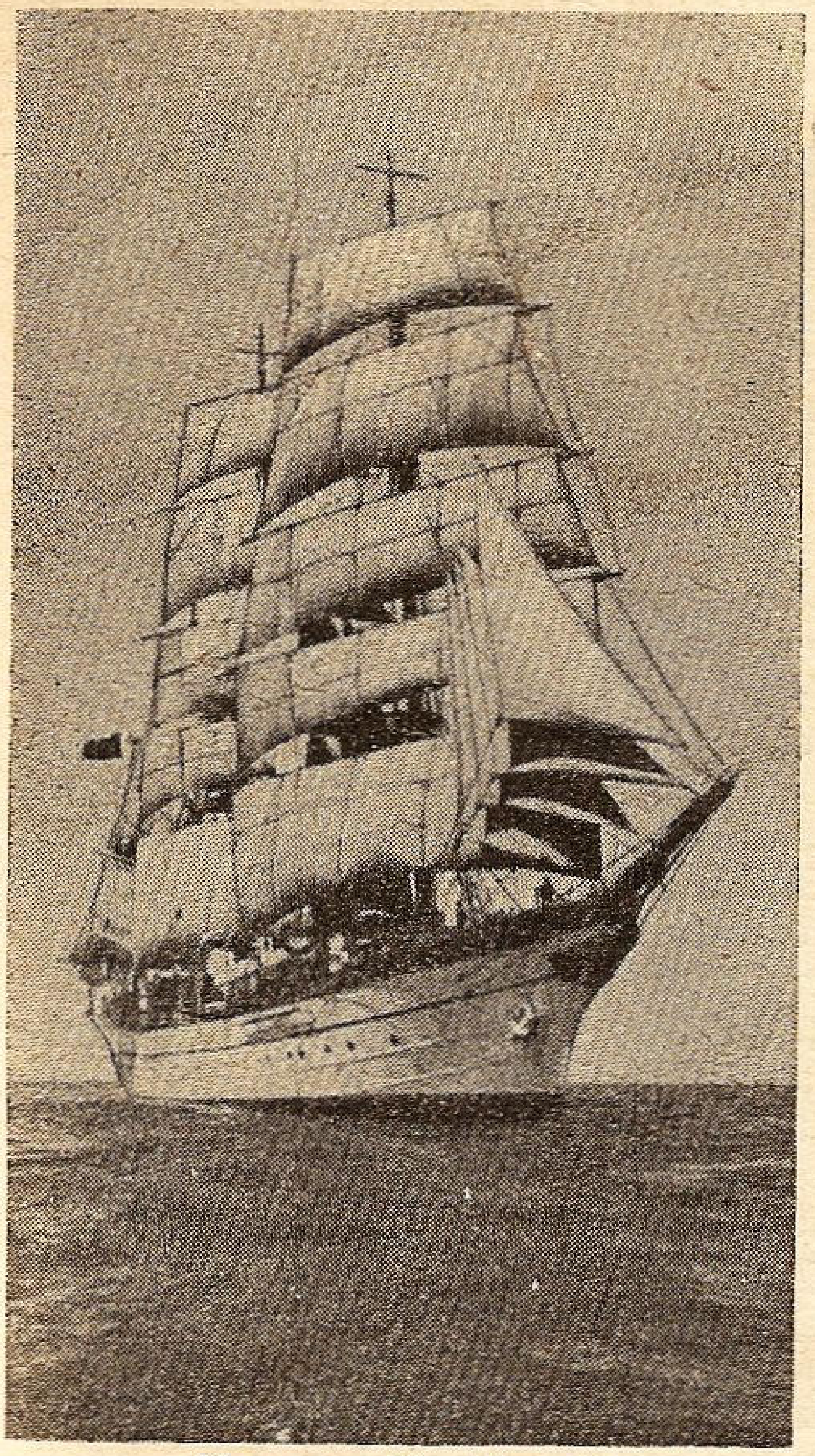
După ce Mircea s'a aprovizionat cu alimente proaspete, am părăsit Smirna, străbătând Marea Egee și privind din depărtare la Sfântul Munte, unde știam că e și o bucățică din Țara noastră, prin faptul că aveam acolo schituri și monastiri în care slujesc călugări români, dintre cari cunoscusem, cu 5 ani în urmă, pe un stariț, anume părintele Teodosie Soroceanu, un om înalt voinic, originar din Basarabia și care venise în care poposim e anticul *Pireu*.

(Va urma)



Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"

(2)



Nava şcoală „Mircea"

> „Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"
>
> Din cuvântarea Domnului Comandant at Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

MAREA NEAGRĂ ŞI BOSFORUL 1)

SITUAŢIA geografică a Mării Negre o arată ca o mare închisă. In atari condiţii sunt însă toate mările pământului. Exemple putem cita câte vrem.

Tocmai însă din cauza Bosforului, care obligă trecerea din Mediterana în Marea Neagră şi invers, toate popoarele mari ale pământului s'au străduit să pună mâna pe aceste strâmtori.

La noi la Români, importanţa drumurilor pe mare prin strâmtori, a fost definită de Mihail Kogălniceanu prin vorbele lui celebre: „*Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării la marea largă*".

Navigând cu „Mircea" prin părţile locului, este important să ne gândim la toţi înaintaşii, cari au voit pentru ţara noastră un drum pe mare pentru comerţul nostru. Ca să cunoaştem cele ale noastre, trebue să căutăm şi să citim în istoria altor popoare. Astfel vom vedea de câte ori în decursul veacurilor, Bosforul a fost căutat pentru a fi stăpânit.

Aşa la 505 a Chr. Dariu, al lui Istaspe, a trecut cu o armată peste Bosfor şi mergând prin Bulgaria de astăzi, a ajuns la Isaccea şi acolo a trecut Dunărea în ţara Sciţilor—Basarabia noastră de azi. Pentru aceasta a avut însă tot timpul cu el o flotă, care sub comanda lui Histie din Milet, a mers din Bosfor pe mare până la gurile Deltei şi acolo a intrat pe Dunăre şi a mers până la Isaccea.

Mai târziu trecerile lui Filip al Macedoniei şi ale lui Alexandru cel Mare în Asia. După Mahomet apoi luptele Sarazinilor prin aceste locuri, pentru luarea Bizanţului din mâna împăraţilor bizantini.

In fine vin pela 850 varegii lui Rurik, pentru a lua Constantinopolul.

Turcii în 1453 sunt stăpâni la porţile Mării Negre.

Veneţienii şi Genovezii erau aliaţi cu ei pentru comerţul pe mare şi istoria ţării noastre este plină de legăturile domnitorilor noştri cu aceşti Veneţieni şi Genovezi. Dacă aruncăm o privire spre trecut vedem că pe vremea când Mircea se bătea cu Baiazid la Rovine, Bosforul era încă în mâinele împăraţilor bizantini. Deabia Mahomet al doilea a intrat cu calul în Sfânta Sofia şi a cucerit în fine Constantinopolul, pentru ca mai apoi să-l găsim în lupte crâncene cu „ghiaurul" Vlad Ţepeş, cel care l-a tras în ţeapă pe Hamza Paşa.

In timpul Turcilor Marea Neagră este lac turcesc.

Petru cel Mare luptă ca să ajungă Ruşii la Marea Neagră şi acest fapt este îndeplinit de Caterina II-a la 1774, prin pacea dela Kuiciuc Kainargi.

Anglia nu vede cu ochi buni expansiunea Rusiei.

Prin diverse alianţe şi prin înfrângerea lui Napoleon în 1812 Rusia ajunge şi la gurile Dunării prin luarea Basarabiei. Puterea Rusiei creşte sub Nicolae I şi luptele dela Navarin duc la pacea dela Adrianopol 1829—1830.

Marea Neagră este lac rusesc şi Bosforul se închide şi deschide după voia ruşilor.

Anglia şi Franţa veghează. Luptele navale din Marea Neagră din 1853,—19 Noembrie la Sinope: flota rusă, sub comanda Amiralului Nachimov şi cea turcă, sub comanda Amiralului Osman Paşa—1854 şi 1855, duc la căderea Sebastopolului în mâinele aliaţilor şi Rusia este învinsă. Pacea dela Paris din 1856 creiază un statut special în Marea Neagră.

Ruşii sunt împinşi dela gurile Dunării şi Bosforul nu mai este ameninţat de o flotă rusă, fiindcă ea nu mai există. Tratatul dela Paris interzice existenţa unei flote ruseşti în Marea Neagră.

Războiul dela 1877—1878 este dus totuşi pe mare şi pe Dunăre de marinarii ruşi, cu mijloace foarte modeste faţă de ale Turcilor, dar cu rezultate foarte frumoase.

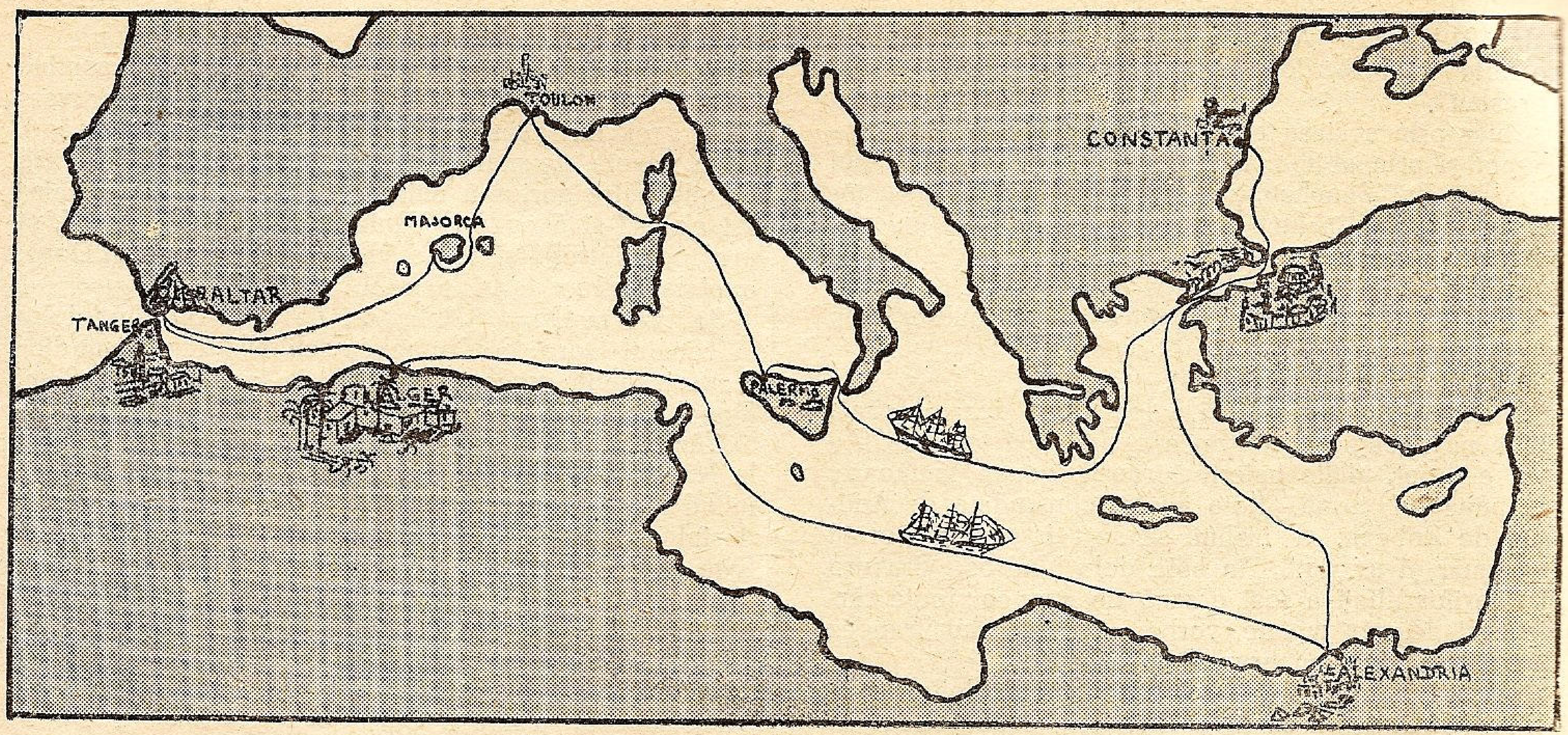
Alături de marinarii ruşi sunt şi marinarii români şi faptele acestor camarazi de arme sunt demne de ştiut.

Turcii sunt bătuţi şi Ruşii înaintează pe uscat şi pe apă spre Constantinopol, pentru a pune mâna pe această poartă de multă vreme zăvorită a Bosforului.

Dar „odată în plus rasa slavă va întâlni din nou Anglia în drumul său spre mare". Flota engleză apare la San Stefano şi acolo se opreşte înaintarea ruşilor şi se închee pace. Nici de data aceasta Marea Neagră nu devine lac rusesc, dar ruşii ajung iar la gurile Dunării.

---

1) Confnrinţă ţinută în Marmara.



Călătoria navei şcoală „Mircea".

Rusia a suferit din cauză că i se impuneau reguli de urmat pentru trecerea prin Bosfor, chiar în timpul răsboiului Ruso-Japonez din 1905.

Odată cu războiul mondial, Bosforul a fost închis de Turci chiar prin intrarea lor în rândurile centralilor.

Când vom ajunge la Dardanele vom vedea ce s'a petrecut acolo în 1915.

După răsboiu s'a încheiat un tratat la Lausanne, în 1923, prin care strâmtorile erau puse sub jurisdicţia unei comisiuni internaţionale şi anumite reguli erau fixate pentru trecerea prin Dardanele şi Bosfor, pentru intrarea şi eşirea din Marea Neagră.

In 1935, la Montreux, s'a desfiinţat Comisiunea Internaţională a strâmtorilor şi, astăzi, Republica Turciei este iarăşi aceia care aplică un regulament de navipaţie prin Bosfor şi Dardanele.

România prin prietenia sa cu Turcia, îşi are un drum asigurat spre marea cea mare; dar cum vremurile revin, este necesar să veghem din toate puterile noastre ca acest drum vital pentru noi, să ne fie liber mâine ca azi.

In bună parte depinde de ofiţerii de marină ca trecerea noastră să fie liberă pentru totdeanna pe aici.

Cine va cunoaşte trecutul acestor locuri, va şti cum să lucreze pentru a fi folosite şi de noi cât mai bine, întru progresul şi desvoltarea noastră ca putere în Marea Neagră.

5 Iulie.

Vântul creşte. Işi menţine direcţia N.—N.E., dar ca putere ajunge uneori până la forţa 7.

La 1h 18m suntem travers Hora Burnu şi trecem la 3.7 Mm. de acest far.

Pe măsură ce vântul se inteţeşte, se simte nevoie de a se lua derivă la stânga pentru a se menţine drumul.

La 2h 55m deriva era 7° stânga, iar la 3h 17m 10° stânga.

Vântul atinge forţa 9.

La 3h 05m se pregăteşte motorul. Se începe strângerea velelor. La 3h 08m se strânge velastraiul mare; la 3h 28m velastraiul randei, la fine la 3h 43m se strânge randa. Vântul este chiar forţa 9, nava este foarte ardentă. Imediat însă vântul scade la 7.

Suntem pe lat. +40°31'; long. +27°03'.

La 4h se strâng şi ultimele pânze (2 focuri şi velastraiul mare); se pune maşina şi se ia Dg=245°. Dardanelele sunt în faţă. La 6h 15m Galipoli şi intrăm în strâmtori. Se face navigaţie practică şi la 8h suntem la Ceanak.

La 8h 30m tot echipajul adunat la prova ascultă conferinţă despre însemnătatea Dardanelelor în decursul istoriei şi evenimentele ce s'au petrecut aici de veacuri şi până în zilele noastre:

DARDANELELE.

Nagara, Kilidbarul şi Kavakul se văd şi par a spune câte au fost faptele de cari s'au minunat toţi cari au trăit pe aici

Expediţia lui Dariu, din 492 a Chr. pentru cucerirea Greciei, a trecut pe aici. O armată şi o flotă s'au îndreptat spre munţii şi apele Tesaliei. Flota însă a fost distrusă de furtună unde este muntele Athos de azi. Expediţia a eşuat.

Urmaşul său, Xerxes, a reînoit expediţia tot pe aici.

El a venit dela Suza cu o armată şi a trecut pela Troia, apoi a ajuns prin locurile acestea la malul mării. O flotă a intrat şi s'a concentrat aici în strâmtori, a făcut un pod de vase şi armata lui Xerxes a trecut în lungi coloane spre Tesalia. In peninsula Calcidică s'a tăiat un canal pentru a trece flota şi, astfel, să o ferească de furtuna din 492 a Chr. Anul trecerii a fost 480 a Chr.

Armata şi flota au mers tot timpul în legătură şi astfel au ajuns să dea luptele dela Termopile şi din canalul Oreos. Despre ce a urmat vom vorbi când vom ajunge la capul Doro.

Cu sute de ani mai târziu, prin secolul al VII-lea, intră pe aici, spre Marea Marmara, Sarazinii. După ei vin Turcii. Pe aici au trecut armatele turceşti spre peninsula Balcanică. Cum am spus însă, răsboiul mondial creiază fapte noui pentru aceste locuri. Amintirea lor stă scrisă în litere şi cifre albe, aşa cum se vede la Kavak „18—III—1915".

In 1914, la 10 August, au intrat pe aici, urmărite de flota engleză, două nave germane: „Goeben" și „Breslau".

Chiar prin sosirea acestor două nave la Constantinopol și prin abilitatea diplomatică a Comandantului lor, Amiralul Souchen, se poate zice că Turcia a intrat în războiu în luna Noembrie, alături de puterile centrale.

Anul 1915 a fost însă sângeros aici în Dardanele.

Flota aliată a încercat să pătrundă de două ori prin aceste ape spre Marea de Marmara.

Ambele încercări au eșuat.

Cea din 18 Martie 1915 a fost chiar dezastruoasă. Multe nave engleze și franceze s'au dus la fund. Au fost, e drept, multe baterii turcești reduse la tăcere, dar până la urmă, flota aliată, comandată de Amiralul de Robeck, a trebuit să se retragă, micșorată ca număr și avariată, în baia dela Mudros. Bravura marinarilor aliați a fost demnă de epopee; toate cărțile cari descriu luptele, vorbesc de amiralul francez Guepratte ca de un brav al bravilor.

Nu mai puțin viteji au fost cei cari au debarcat în peninsula Galipoli. Ei au sfârșit prin a se retrage în cele din urmă, sub presiunea vitejilor apărători turci.

Cimitirul de pe mal vorbește de luptele eroice duse pe aceste meleaguri în 1915.

Pentru memoria lor și a marinarilor ce au pierit în aceste unde, se impune un minut de reculegere.

Eroii trebuesc respectați și admirați în veacuri, cei de eri și cei de veacuri, căzuți în lupte pe ape și pe pământ.

La terminarea conferinței este 9h 11m și „Mircea" intră în Egee Insulele grecești sunt în vedere. Dela travers Heles se ia Dg=251°.

La travers Rabit, 9h 53m, se întind velele și mașina trece la odihnă. Vântul e din pupa, având direcția N.—N.V. și forța 5.

Prin diverse relevmente se determină poziția navei.

La 11h 45m se schimbă drumul și se ia Dg=230°, brațându-se 2 carturi la Bd. ca să se meargă cu vânt mare larg.

Echipajul la diferite exerciții practice.

Vântul suflă din nou dinspre N.—N.E. Direcția lui se schimbă și în cursul acestei zile foarte puțin jucând între N.—N.V. și N.—N.E. Ca forță ajunge dela 4 la 2,3, pentru a urca din nou la 5.

Drumul se cotinuă cu vele și cum vântul scade, se mărește suprafața de velatură, întinzându-se la 13h 50m și sburătorii cu rândunicele. La 14h se brațează la Td. Drumul navei Dg=230°. La 14h 25m se strânge velastraiul mare și apoi și velastraiul randei. Suntem pe pe lat. +35°28'; long. +25°29'.

Drumul s'a schimbat luându-se Dg=180°. Sunt încercări pentru a se obține o viteză mai mare, dar vântul este prea slab și nu putem depăși 3,8 mm. Am intrat între insulele Lemnos, Mitilene și Strati: la Est se vede Cap Baba pe coasta Asiei Mici. Noi încercări se fac pentru a folosi drumul cât mai bine; unele vele se mai strâng, altele se ridică, brațele manevrează vergile pentru a le orienta mai bine. Vântul se mai întărește și schimbăm iar drumul la Dg=225°.

Se schimbă și viteza navei; ajungem chiar la 7,1 Mm.

Vântul însă joacă puțin și are și forță variabilă.

Echipajul își urmează programul și nava drumul. Seara se lasă și vântul crește. Se reduce din velatură. Insula Sjiros își arată farul Lithari și prin relevment se pune punctul.

Suntem pe lat. +38°41'5; long. +24°52'.

6 Iulie.

Cu cer senin și orizont clar, „Mircea" își contină drumul cu velele întinse, la 0h 12m suntem travers Lithari și navigăm în Dg==195°. Din când în când, după nevoie, se mai strâng unele vele și se brațează vergile către sart sau către semn. Viteza variază între 7,1 noduri și 5 noduri. Vântul se menține dela N. și are forța între 4 și 5. La 2h 55m se vede farul Doro, apoi la 4h 10m farul Mandili.

Se vine în Dg=185°. In zori de zi la 5h 07m intrăm în canalul Doro. Și drumul se schimbă după cum dictează insulele grecești, până se ia în fine, la 7h 28m, Dg=235°.

Vântul se schimbă dela V.—N.V. și apoi se fixează la N.—N.V. Velele sunt aproape toate întinse; se mai întind și cele rămase strânse. „Mircea" are o alură destul de frumoasă, fiindcă la vântul de forța 4 — 5 fuge cu 6 noduri.

La 8h 30m tot echipajul la front, pentru a trece la programul de exerciții. Mai înainte de începerea exercițiilor li se arată importanța locurilor ce se văd și se insistă asupra evenimentelor petrecute în jurul insulei Eubeea, la 480 a Chr.

EUBEEA.

O insulă care se lungește dela Termopile până se termină cu acest cap Doro. Printre ea și Grecia este un canal ce începe cu golful Oereos la Nord și se termină cu golful Pistalcia în Sud. Locul cel mai îngust al canalului este la orașul Halkis. Acolo au debarcat armatele lui Darius în expediția condusă de Mardonius în anul 490 a Chr. și au urmat luptele celebre dela Marathon.

Am spus că în expediția lui Xerxes, din 480 a Chr. oștile persane au tăbărît la Nord de Termopile, iar flota a staționat pe plaja dela Euryalus. O furtună a produs pierderi flotei.

Au urmat luptele dela Termopile, cu rezistența legendară a lui Leonida și cei 1700 Hopliți ai săi. Prin trădare, s'a găsit drumul prin munți care ducea la Perși în spatele Grecilor. Rezultatul a fost că Termopilele a căzut. Flota Grecească care în trei lupte navale ținuse piept flotei persane, nu mai putea rămâne acolo după căderea Termopilelor și atunci s'a retras spre Sud, prin golful Pistalcia la Salamina. Despre această localitate și luptele de acolo, se va vorbi mai târziu. Ca navigație, locurile acestea au caracteristicile lor. Doro este în general, privit ca un punct frumos.

Drumul navei trece dela Dg=237° la Dg=215° și apoi Dg=225°' După masă se urmează programul. Cerul tot senin, cum era la plecarea din Constanța. Vântul se schimă dela N.E. și apoi N.—N.E. După starea atmosferei se anunță căderea completă a vântului. Semnele s'au arătat chiar din timpul trecerei la travers San Giorgio. Prin schimbări de drum și orientarea vergilor sau ridicarea și coborârea unor anumite pânze nu se obține nimic dacă meteorul anunță calm și vântul nu mai suflă.

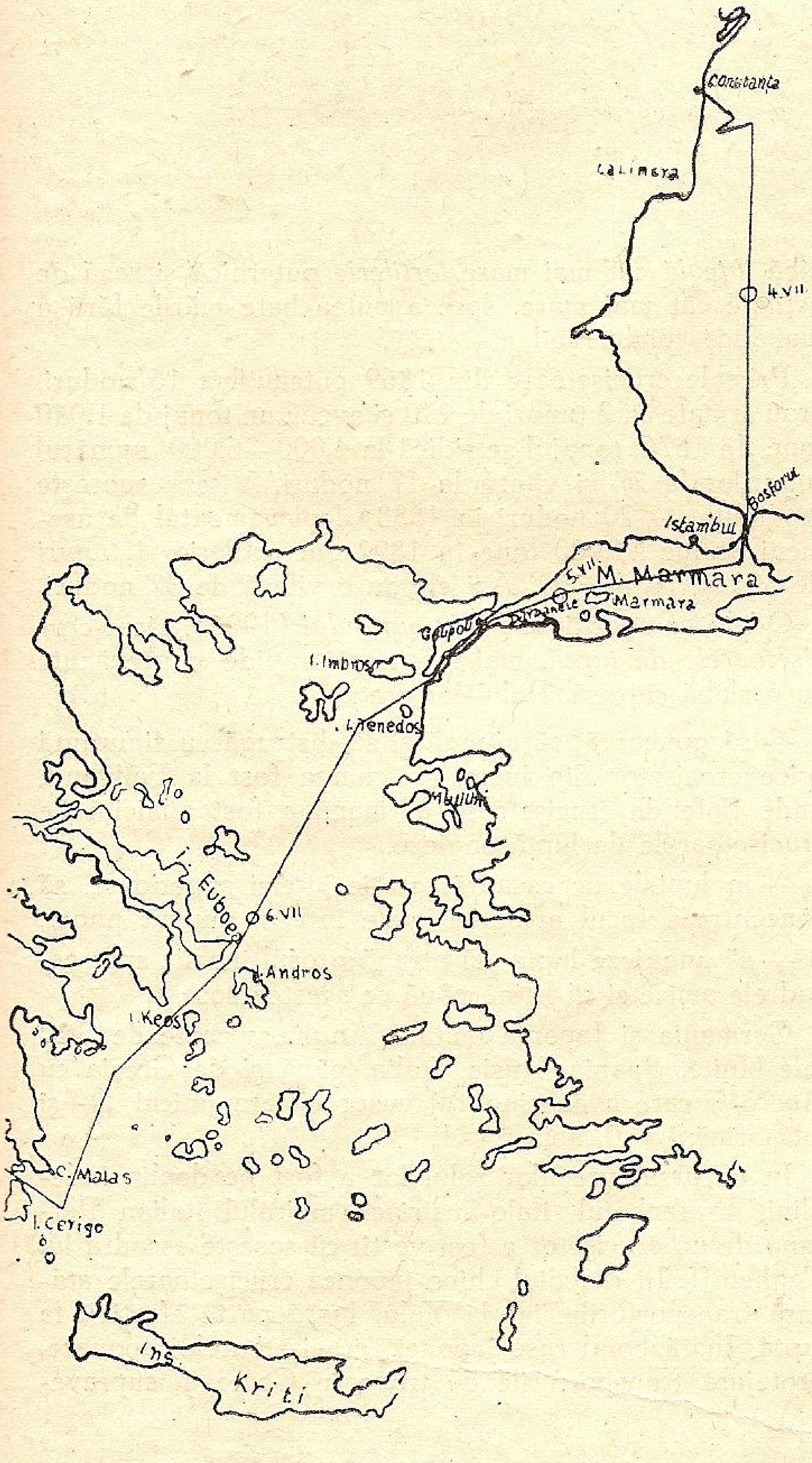
La 18h 28m ambele borduri sunt adunate pentru manevră și se strâng velele; vântul deabia are forța 1 și scade, scade pentru a fi 0 la 21h. Mașina a intrat în funcțiune și la 18h 47m mergem cu 160 rotații în Dg=204° și viteza 8,7 noduri.

La 19h 48m în Td. Belo Pulo la distanța de 2,6 Mm.; Farul dela Malea în vedere la 21h și se profită de lumina celor două faruri — Belo Pulo și Malea, pentru a se face punctul la 21h 35m. Rezultatul este că nava se află mai în afară de drumul trasat cu 0,5 Mm.

In plină noapte apare o navă cu mai multe lumini roşii. Regulamentul Abordajelor nu pomeneşte nicăeri de ele.

Fiecare se întreabă dacă nu cumva s'au făcut legi noui pentru navigaţia pe mare? O lampă semnalează „What Ship".

Este 22h 25m şi din direcţia luminilor roşii, o lumină cu întreruperi de linii şi puncte spune: „H. M, S. Glorius"; cam în acelaş timp opt avioane decolează de pe puntea portavionului. Alte nave trec mai apoi prin pupa lui „Mircea", dar ele nu fac impresie fiindcă sunt de comerţ şi nu pot da naştere la interpretări de articole în regulamentele mersului pe apele infinite ale mărilor unde nu este totuşi destul loc pentru a se înlătura abordajele.



La 23h 12m „Mircea" trece travers farul Malea la distanţa 3,8 Mm. Se ia Dg=271° şi de acum spre capul Spathi şi capul Matapan. In mers de noapte, când se schimbă cartul, „Mircea" îşi face punctul şi este pe lat. +36°23'5"; long. +23°09'.

7 Iulie.

Navigaţia printre insula Kithera şi coasta peninsulei Peloponeziace este foarte plăcută. Marea este calmă ca şi atmosfera. Uneori suflă un vânt de V-S.V., dar puterea lui nu depăşeşte puterea 1. Drumul se schimbă pentru a se ocoli capul Spathi, care la 1h 12m rămâne înapoi de travers în Bd.

La 1h 45m se vede prin Td. la două carturi farul dela Capul Matapan. Imediat se ia drumul Dg=272° şi cu aceasta se trasează calea cea lungă prin Mediterana spre insula Sicilia.

La 4h 20m un velier cu trei catarge se zăreşte la Td. prova şi lumina lui verde ne spune că are drum contrar nouă.

Se fac semnale luminoase pentru a-i afla numele, fiindcă iniţial, prin semi-întunericul zorilor mijinde, părea că este Nava Şcoală „Arts". La trecerea la traversul nostru se distinge bine şi cu părere de rău constatăm că este un velier oarecare, din acelea cari sunt obişnuite prin aceste locuri.

Farul dela Matapan dispare. Clarul cerului înstelat şi cu lună în descreştere pentru a se apropia de primul pătrar, se stinge ca o lumânare pe sfârşite, fiindcă soarele se ridică de după munţii stâncoşi şi despuiaţi ai Matapanului.

Incetul cu încetul, în pâcla ce se îndeseşte cu cât distanţa creşte, toate stâncile rămân undeva departe, pentru a nu se mai vedea. „Mircea", în huruitul motoarelor, merge cu o viteză medie de 8,5 Mm. şi cu Dg=272°. In faţa lui, Mediterana, cu apa ei imoasă şi sinelie, îşi deschide nemărginirea.

Navigaţia se bizuie de acum pe observaţiile la bolta cerească. Vântul suflă foarte încet dela N—E, şi în viteza navei ai impresia că bate destul de tare dinspre Vest.

Echipajul navei este la spălat şi velele stau strânse la odihnă pe vergi şi catarge.

La 8 suntem pe lat 36°23' şi long. 21°43'.

Drumul se menţine şi motorul duce nava cu o viteză medie de 8,5 noduri.

Echipajul la exerciţii.

Pe măsură ce nava înaintează în plină Mediterană cu motorul, meteorul anunţă vânt mai puternic şi potrivit drumului de urmat. Jucând dela N—E spre Nord ajunge în fine la N—N.V. şi forţa îi este 3 la 12h.

Se dă imediat bordul de serviciu la manevră. Se braţează la Bd., se întind apoi mandarul *) şi în cele din urmă, la 13h 40m se întind velele „Mircea" îşi reia alura lui din Marea de Marmara. Cu murele la tribord şi vergile braţate la Bd. în sart, se obţine viteza de 5 noduri. Pentru a se obţine această alură s'a luat un drum cu 42° mai spre Sud, adică Dg=230°. Vântul joacă mereu spre Vest. Din acest motiv şi drumul se schimbă spre Sud numai şi numai pentru a folosi pânzele. Astfel avem: Dg=228°, Dg=225°. Dg=220°. Viteza medie se menţine 5 noduri. In cele din urmă vântul trece la N—N.V. şi forţa lui abia este 2. „Mircea" mai mult stă decât se mişcă.

La 19h 30m se strâng velele, se pune motorul şi se ia Dg=211° cu viteza medie de 8 MM/oră. Marea calmă. Vântul deabea adie. Linişte nopţii nu este turburată nici chiar de prea multe nave. Una singură trece la 22h 10m prin tribord în drum N—N.E. Din când în când facţionarii din prova şi pupa strigă: „bun cart înainte", „bun cart înapoi" şi şeful de cart le răspunde cu: „bun cart peste tot".

La miezul nopţii „Mircea" se găseşte pe lat. +36°16'5 şi long. +19°38'.

---

*) Mandar = manevra (frînghia) pe care se întind rufele la uscat.

Răsboiul marin

In numărul trecut, conform planului trasat, am vorbit de unitățile mari de isbire, *cuirasatele*. Continuăm această sumară inițiere a războiului naval, vorbind acum despre.

CRUCIȘETOARE

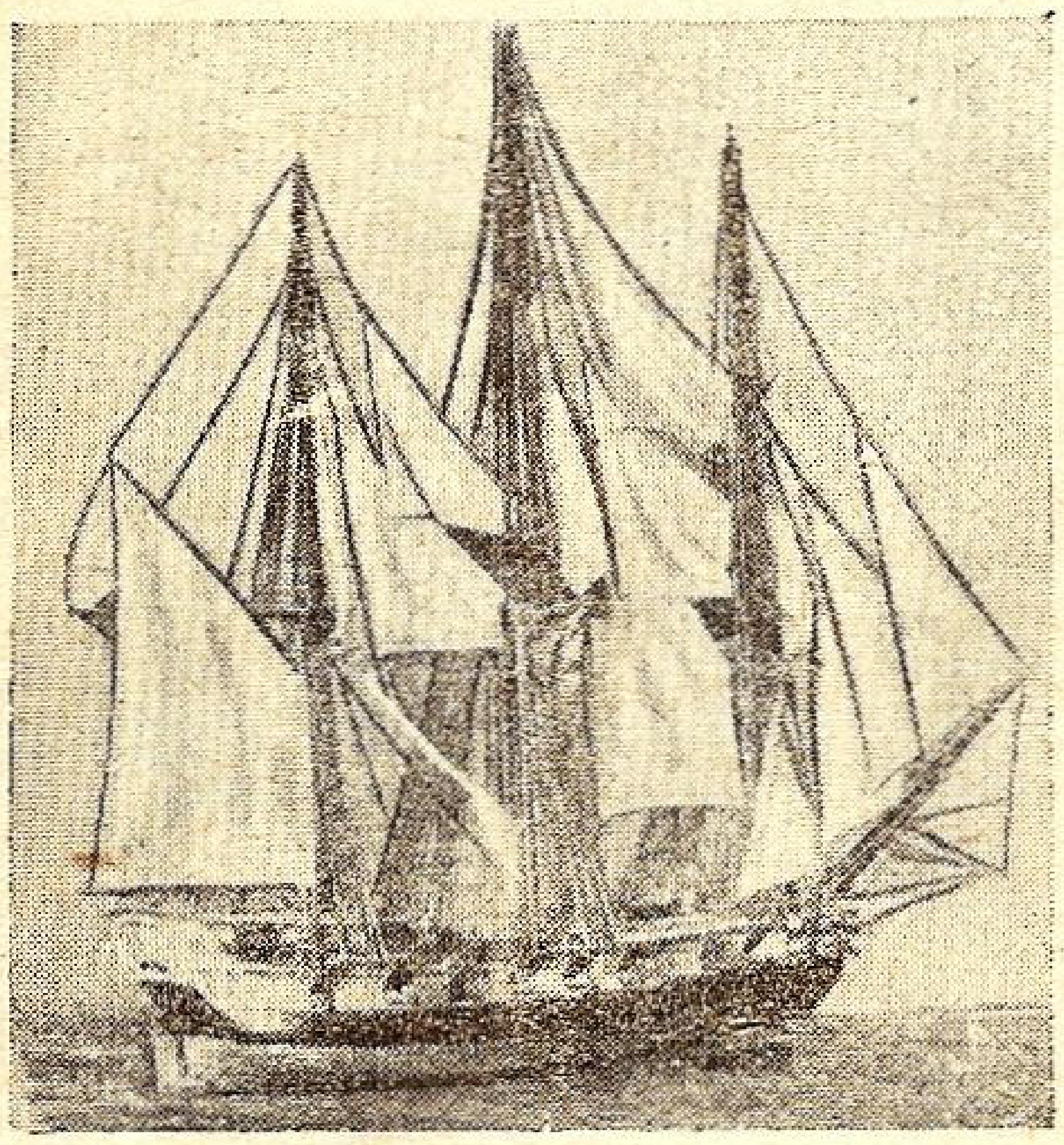
Puternicele forturi plutitoare au, ca și grosul unei armate, nevoe de o recunoaștere a forțelor inamice pe care caută să le distrugă, spre a ști din timp:

— cari sunt forțele ce o compun,

— ce drum urmează,

— cu ce viteză merg,

— unde se găsesc.



Fregata, crucișetorul de pe vremea velelor.

Acest rol îl îndeplineau odată *fregatele*, nave cu corpul fin și mare iuțeală. Astăzi ele sunt înlocuite de *crucișetoare*, care, după cum numele arată, încrucișează mările și oceanele, în căutarea inamicului sau supravegherea lui dacă e într'un port.

Pe lângă acestea tot lor le revine însărcinarea:

— de a duce *războiul de cursă*, adică de a surprinde, captura și eventual scufunda navele de comerț inamice sau cu încărcătură de contrabandă, tăind astfel orice legătură pe apă,

— de a prinde și nimici corsarii inamici,

— de a lupta cu crucișetoarele inamice.

Pentru îndeplinirea acestui rol, crucișetorul trebue să aibă *iuțeală* cât mai mare, *artilerie* puternică și *rază de acțiune* cât mai mare, spre a putea bate mările fără a mai face combustibil.

Primele crucișetoare din 1869 puteau lua 16 noduri, erau armate cu 2 tunuri de 140 și aveau un tonaj de 1.040 tone. In 1876, tonajul se ridică la 4.000—6.000, numărul tunurilor la 27 și viteza la 17 noduri. Viteza sporește continuu, — 20 noduri în 1888, deplasamentul de asemeni atinge 14.000 tone în 1892, iar artilerie, 4 tunuri de 305 și 10 de 190. Azi ele au o viteză de 32 noduri.

Odată cu apariția *Dreadnougthului* (1906), răsar *crucișetoarele de luptă*, mai mari, mai rapide și prevăzute cu o slabă cuirasă. Rolul lor era:

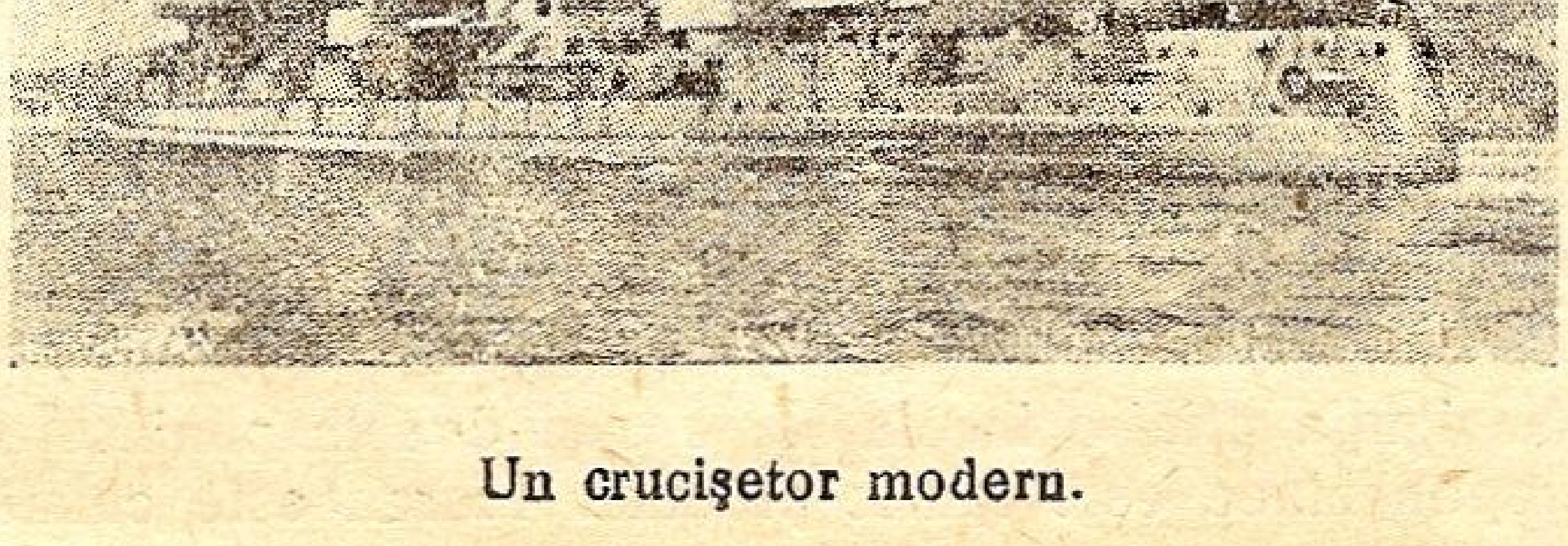
— să gonească, să ajungă și să distrugă cu siguranță orice crucișetor din lume, — cum a fost la Falkland, unde flota de crucișetoare germană a fost nimicită de crucișetoarele de luptă engleze,

— în luptele de escadră, grație iuțelei superioare, să concentreze focul artileriei grele într'un anumit punct,

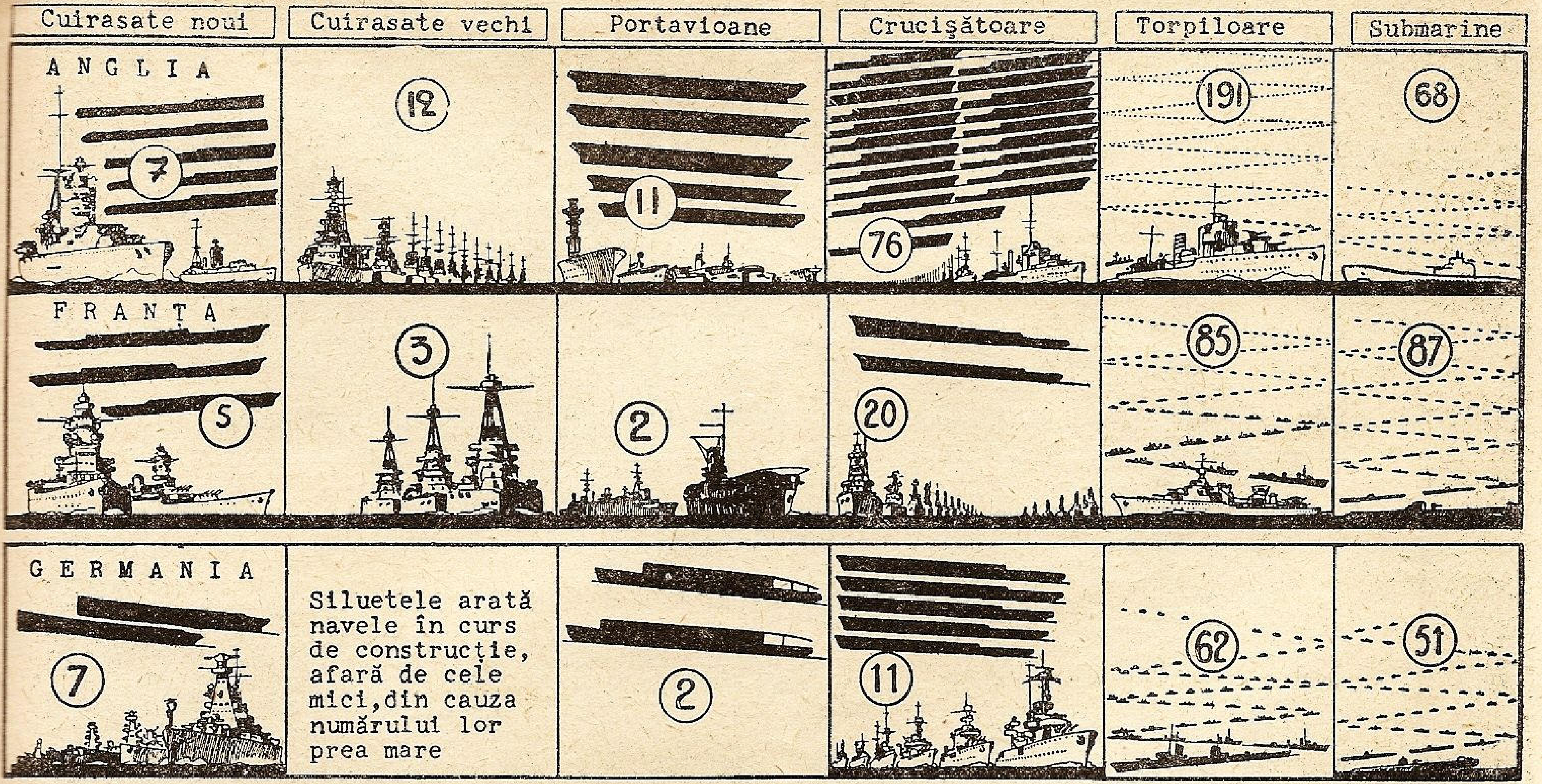
— să angajeze lupta, să atragă grosul inamic spre escadrele amice și să-l țină până ce acestea sosesc.

Germania și Japonia imitară Anglia, urmate de Statele-Unite, Spania, Rusia, Italia, până și de Grecia cu *Averoff*, care avea singurul cusur că era unicul, — și în marină 1 = 0, abia 3 = 1.

In decursul vremilor rolul lor a fost pe deplin îndeplinit In războiul italo-austriac, amiralul italian Persano de un crucișetor a fost vestit că sosește escadra lui Teghetoff. In războiul chino-japonez crucișetoarele atacară transporturile, iar la Yalu, luară parte efectivă la luptă. In războiul ruso-japonez, crucișetoarele japoneze, protejară transporturile de trupe în Corea și suprave-



Un crucișetor modern.



Situaţia flotelor în luptă

geară mişcările ruşilor, anunţând apariţia foltei lui Rodjedsventki şi luând parte la lupta dela Tsuşima.

In războiul mondial, crucişetoarele germane răspândite în toate oceanele aduseră mari necazuri aliaţilor, în special faimosul *Emden*, iar în actualul, ştim şi vom vedea rolul lor, în special în asigurarea convoiurilor şi nimicirea corsarilor, cum a fost cazul cu *Von Spee*.

RĂZBOIUL DE CURSĂ

Războiul acesta se duce contra navelor de comerţ, cu scopul de a ruina şi înfometa inamicul. Se făcea mai ales de naţiunile cari neglijaseră marina. Aşa a fost cel dus de englezi contra olandezilor pe vremuri, cu rezultate atât de proaste că englezii au renunţat la el şi au dat marinei importanţa cuvenită. Căci războiul de cursă poate fi un ajutător, nici odată însă nu s'a ajuns la izbândă numai prin el. Aşa a păţit şi Franţa mai târziu. La început pare că are efect, mai ales moral: englezii au pierdut atunci 30 nave de război şi 1146 de comerţ. Cu toată iscusinţa unui DUGUAY-TROUIN, FORBIN, etc., Franţa a fost învinsă, fiindcă englezii se organizară şi distruseră sau capturară, la rândul lor 80 de nave de război franceze, 1346 de comerţ şi 175 corsari. Sub Ludovic XIV, Revoluţie şi Napoleon la fel.

Corsarului i se cer două lucruri: *iuţeală* şi *rază de acţiune*. Aşa au procedat germanii cu crucişetoarele şi navele de pasageri armate în războiul mondial.

In ultimul timp submarinul a fost şi este noul tip de navă menită să ducă şi mai cu efect războiul de cursă. Rezultatul a fost, — şi poate va fi, — acelaşi: *războiul de cursă e numai un auxiliar, vai de naţiunea care se bizue numai pe el şi neglijează marina de isbire.*

Ca încheiere adăogăm, că şi noi am avut un crucişetor „*Elisabeta*", de 2000 tone, unul din cele mai frumoase unităţi pe vremea aceia, — 1882. Iar navele noastre de pasageri pot fi oricând transformate în crucişetoare auxiliare, aşa cum au luptat în campania 1916—1918, din păcate cu pavilion rusesc, fiindcă noi nu aveam armamentul necesar.

CRONICA EVENIMENTELOR

(16 Noembrie—31 Decembrie 1939)

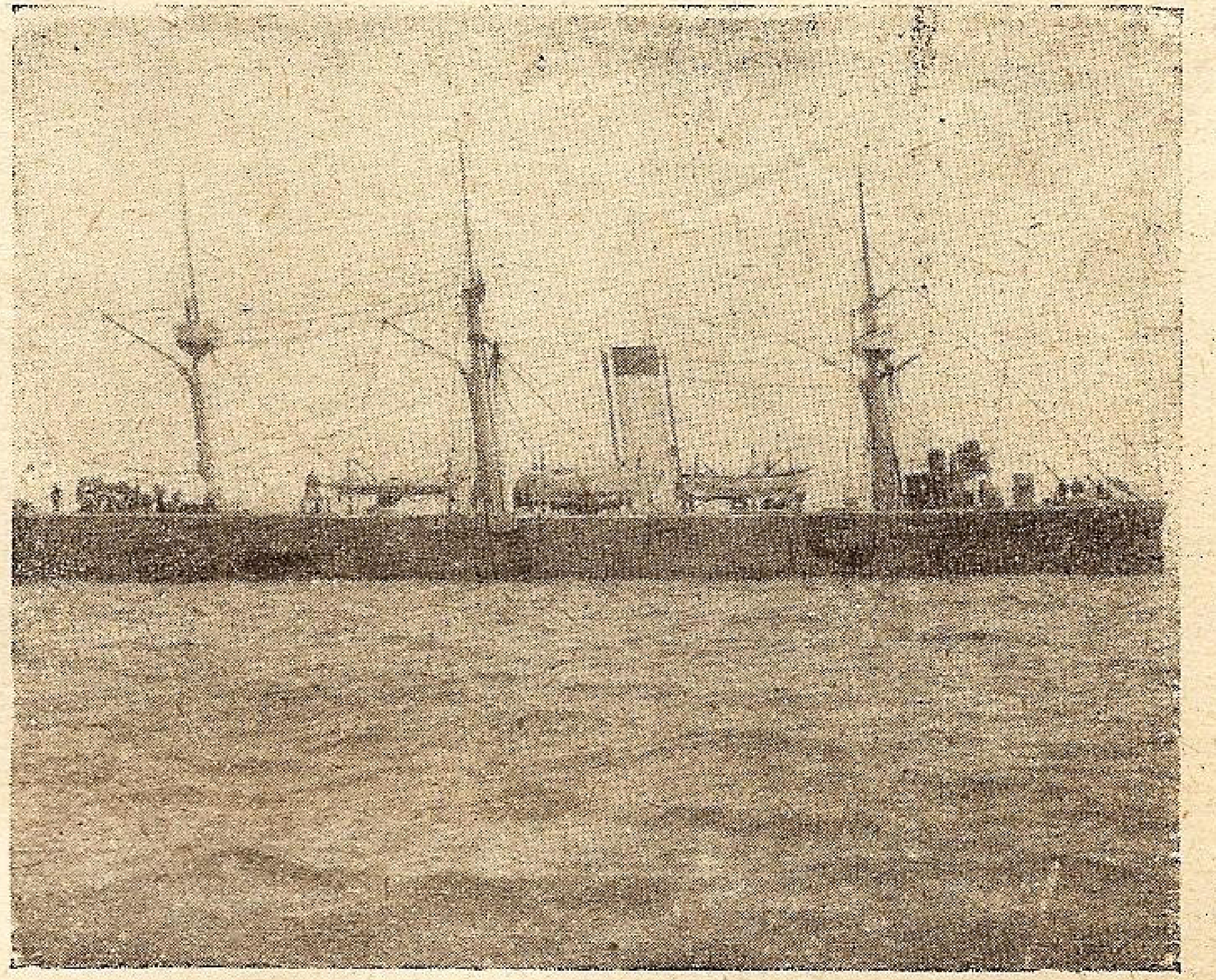
Pe cât a fost cronica trecută săracă în evenimente, pe atâta cea de acum va avea de expus fapte de arme răsunătoare, din care să reiasă la ambii beligeranţi, — cari sunt trei, — înalte calităţi marinăreşti.

Pentru prima dată înregistrăm.

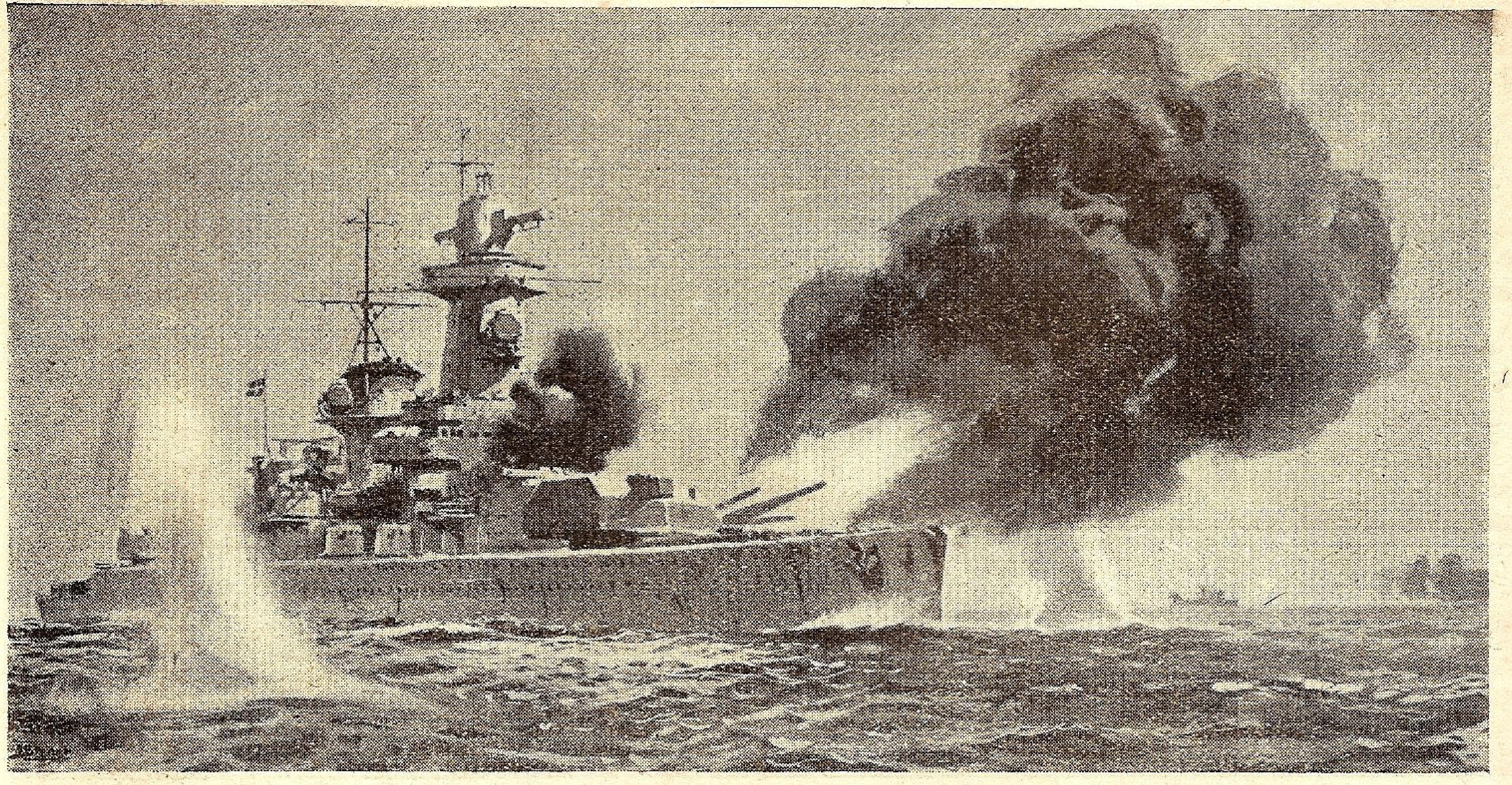
CIOCNIRI NAVALE

In primul rând o întâlnire de mai mică importanţă între crucişetorul auxiliar britanic „*Rawalpindi*", care încercuit în sudul Islandei de unităţi germane, a primit lupta şi a fost scufundat.

A doua a avut loc în răsăritul coastelor Americei de Sud, cam în dreptul insulelor engleze Falkland, unde



Vechiul crucişător român „Elisabeta"



„Graf von Spee“ încolțit de crucișătoarele engleze, primește un obuz la comandă, care-i distruge direcția tirului.

în războiul cel mare a fost nimicită flota de crucișetoare a amiralului german *Von Spee*, care și-a găsit găsit moartea împreună cu doi fii ai săi.

Cum a decurs lupta în amănunt se va vedea din articolele colaboratorului nostru Cadariu. Ne mulțumim a spune că cuirasatul zis „de buzunar“ „*Graf Von Spee*“, care stânjenea legăturile pe apă cu metropolele aliaților a fost surprins de 3 nave mai slabe, încolțit, avariat și silit ca să se refugieze la Montevideo, de unde, după termenul îngăduit de guvernul din Uruguay, a eșit în larg și a fost scufundat de propriul său comandant, Comandorul Langsdorf care, după ce și-a văzut tot echipajul la uscat, s'a sinucis.

Lupta a fost dârză, *von Spee* concentrându-și focul asupra unuia din urmăritori, — crucișetorul „*Exeter*“, care a primit peste 50 de lovituri ce i'au distrus trei tunuri și a ucis 64 de marinari. Al doilea urmăritor „*Ajax*“ a avut două din patru turele distruse. Nava germană s'a servit și de torpile, una nimerind un crucișetor și alte două pe altul, scoțându-le din acțiune.

Cine a fost învingător? Cel care, chiar cu avarii, reușește a scoate definitiv din luptă o unitate, Victoria e deci a crucișetoarelor britanice, cari deși inferioare, au reușit grație manevrei, deci dibăciei comandanților.

Această luptă a ridicat și câteva controverse de drept:

1. Guvernul german a protestat că nu s'a îngăduit cuirasatului să stea mai mult în port, pentru reparații. Ori dreptul internațional prevede adăpostirea numai pentru repararea avariilor care ar primejdui navigația, nu și a celor de a repune nava în stare de luptă.

2. Guvernele sud-americane au protestat contra tuturor beligeranților că au depășit zona de 300 mile pe care conferința dela Panama o socotea ca un brâu neutru și inviolabil.

3. Guvernul german a protestat că echipajul cuirasatului, îmbarcat pe nava „Tacoma“, sau debarcat la uscat a fost internat. „*Graf Von Spee*“ scufundat, echipajul trebuia considerat ca naufragiați salvați, și deci urma să fie lăsat liber, — nu ca militari cari urmează a fi internați.

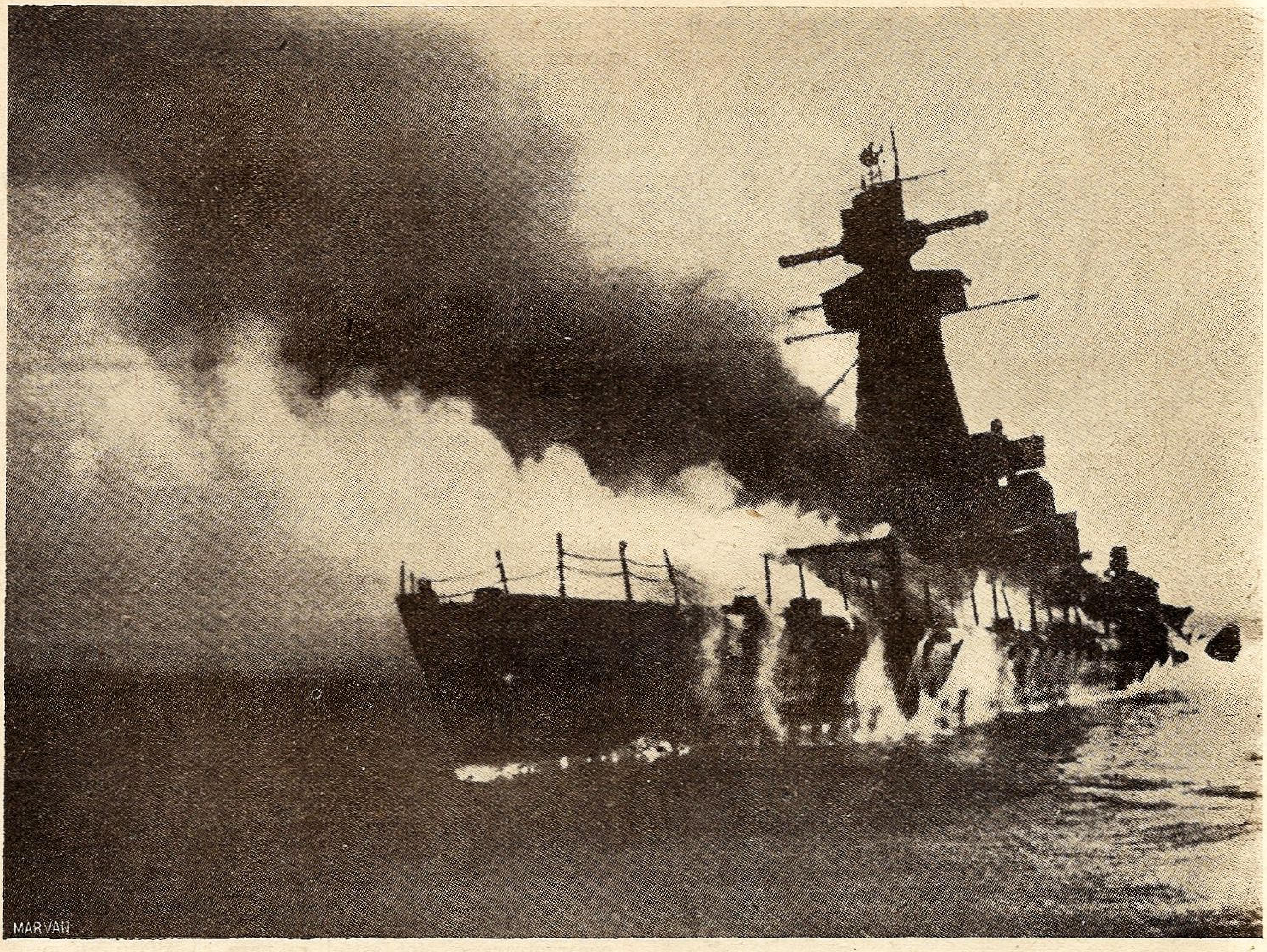
4. Guvernul Uruguyan a sechestrat și nava de comerț „*Tacoma*“ pe care a considerat-o ca navă auxiliară de război. De aci alte proteste.

Gestul comandantului de asemenea nu a fost înțeles de mulți. Cine cunoaște pe marinari știu însă că se face o atât de strânsă legătură între comandant și navă, că cel dintâi nu poate admite să supraviețuiască după pierderea navei. S'a citat chiar în revistă cazul a doi comandanți cari, după ce au evacuat echipajul, au rămas la bord și s'au dus la fund cu nava lor.

SUBMARINELE

Și activitatea acestora sau cea contra lor a fost destul de mare. Nu vom înșira numele navelor scufundate, ci ne vom mărgini a arăta că, până la 23 Noembrie aliații și neutrii au pierdut 130 vapoare cu un tonaj de 300.000 tone. Numărul pierderilor scade însă trep-

Un convoi de vapoare comerciale escortat.



Ultimele clipe ale cuirasatului german „Graf von Spee" incendiat de propriul său echigaj.

tat, în Noembrie fiind numai de o treime față de Septembrie.

In acelaș timp însă sistemul convoiurilor a reușit să protejeze intrarea și eșirea a 20 milioane tone și să captureze 735.000 tone, — 476.000 de englezi și 258.500 francezi.

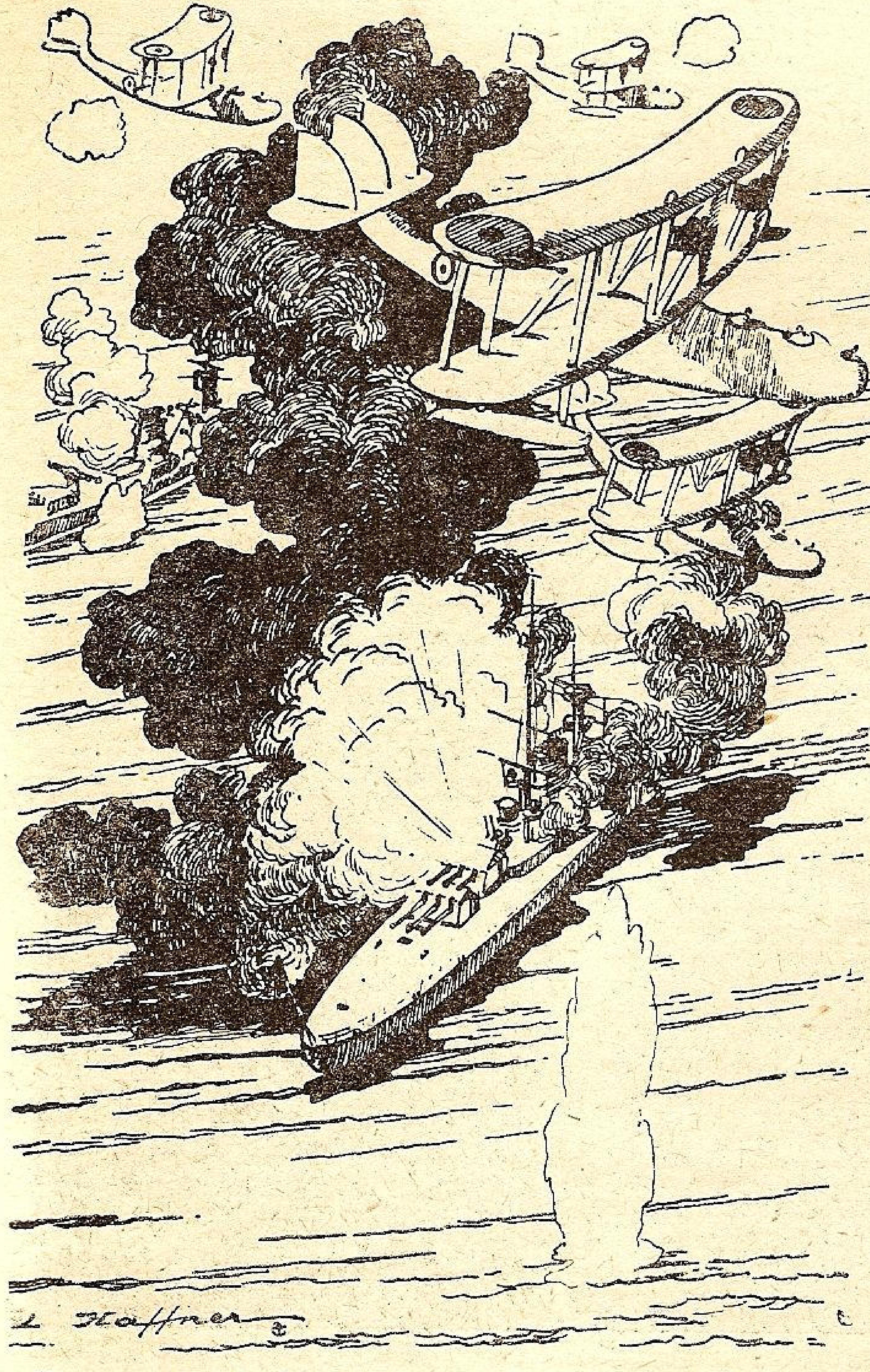
Lupta contra submarinelor nu a fost mai puțin dârză: un singur torpilor francez „*Sirocco*" a dat la fund 3 submarine germane în două săptămâni. Primul Lord Churchil a declarat că media este de 2—4 submarine germane scufundate pe săptămână. In 1917 germanii aveau 170 de submarine în serviciu, scufundau 500.000 tone pe lună și nu pierdeau de cât 5 submarine pe lună. Acum germanii au 40 submarine cari dau la fund cam 100.000 tone pe lună, dar pierd de trei ori mai mult.

Căpitanul Sevellec, Comandantul torpilorului „Siroco".

Pe lângă navele de comerț, submarinele germane au dat la fund torpilorul englez *Jersey* de 1.150 tone, iar crucișetorul *Belfast* de 10.000 tone armat cu 12 tunuri de 112 a fost avariat. De asemenea au torpilat și marele transatlantic polonez *Pisuldski* de 14.200 tone.

De partea aliaților e demn de semnalat odisea submarinului polon *Orzel* care a fugit la 1 Septembrie de la Gdinya. Deși reperat de aviația germană și înconjurat de vapoare germane de vânătoare, a reușit să scape. La 15 Septembrie a intrat la Tallin, de unde, după debarcarea comandantului grav bolnav, secundul a fugit cu submarinul, fără hărți, fără provizii, numai cu 5 torpile la bord, cu tot focul viu al bateriilor de coastă estoniene.

Timp de două săptămâni a cutreerat Baltica, mergând mai mult afundat. In apropiere de coasta Suediei a dat de un baraj de distrugătoare germane. A reușit să scape și de ele și după 44 zile de dibuiri a reușit să iasă în M. Nordului, îndreptându-se spre Anglia, după ce ceruse prin T. F. S. autorizația de a intra într'un port. Ne având hărți, a mai trebuit să rătăcească câteva zile, până ce a fost descoperit de un distrugător englez, care l'a dus în port. Aci au avut



Vapor atacat de hidroavioane (Mer et Colonies)

bucuria să găsească alt submarin polonez, *Wilk* care-i ceruse ajutor în Baltica la începutul lui Septembrie.

Deşi tânără şi mică, marina polonă a dovedit că era bine pregătită pentru război, iar ofiţerii şi marinarii gata la orice sacrificiu.

Un alt submarin, de astă dată englez, merită a fi citat. Pe când patrula în M. Nordului a zărit un submarin german, pe care l'a torpilat cu succes. In zorii zilei a zărit mai multe avioane germane şi s'a scufundat. Din adâncuri a auzit sgomotul elicelor unui mare vapor. Ridicându-se aproape de suprafaţă, prin periscop a văzut că vaporul era *Bremen*, cel mai frumos transatlantic german, care după multe peripeţii a reuşit să ajungă dela New-York la Murmansc şi de aci se îndrepta spre ţară.

Englezii ne admiţând scufundarea fără avertisment, deşi submarinul era în bună poziţie de tragere, nu a lansat nici o torpilă, ci a eşit la suprafaţă şi l'a somat să stopeze, ameninţându-l cu câteva lovituri de tun spre prova. Apărând însă avioane germane, submarinul s'a dat din nou la fund şi nici atunci nu a lansat vre-o torpilă, — astfel că *Bremen* a putut intra teafăr în apele naţionale.

După 24 ore alt plocon se prezintă submarinului: o escadră întreagă germană. Fiind vorba de vase militare, avertismentul nu mai era de rigoare: 6 torpile fură lansate, cari au dat la fund un crucişetor german şi avariat pe altul.

Numele submarinului este *Salmon*, al comandantului Locot. Comandor *Bickford*.

Un alt submarin englez *Ursula*, comandat de Lt. Comandor Phillips, stând la pândă la gura Elbei, a reuşit să treacă neobservat pe sub distrugătoarele de escortă şi să dea la fund un crucişetor german.

MINELE

Aceste arme perfide, oarbe, au făcut de asemenea nenumărate victime. Cel mai impresionant caz a fost al vasului olandez *Simon Balivar* de 8509 tone: din cele 400 de vieţi aflate la bord, printre care multe femei şi copii, au pierit 140, iar aproape 100 au fost internaţi în spital.

După cum vom avea în numărul viitor, barajele se fac după anumite norme, cel care le aşează trebuind să anunţe întreaga lume, pentru ca neutrii să nu dea peste ele. In intervalul despre care ne ocupăm numărul victimelor a fost mai numeros ca ori când, din cauza minelor zise *„magnetice“*, cari erau lansate nu numai de submarine, ci şi din avioane.

Efectul lor material şi moral a fost la început destul de mare. Se credea că aceste mine au în interior un magnet sau electro-magnet puternic, care face ca la trecerea masei mari de fier ce constitue un vapor, să se ridice şi să lovească nava drept în fund. Unele din ele fiind aruncate la coastă, s'a putut vedea că mecanismul e cu totul altul.

Mecanismul de aprindere ia foc prin închiderea unui circuit electric atunci când acul magnetic instalat în mină era mişcat din poziţie de atracţia masei unui vapor. Incărcătura fiind destul de mare şi adâncimile mici, efectele exploziei sunt destul de puternice spre a produce sfâşierea tablelor de la fundul navei.

Greutatea mare era că nu se puteau draga cu mijloacele obişnuite, de care vom vorbi în numărul viitor, atunci când e vorba de mine ancorate cari stau la pândă între două ape. Cum ori ce otravă are şi contraotrava ei, tot astfel se pare că aliaţii au găsit mijlocul de a curăţi mările şi de primejdia minelor magnetice. Iar cel mai bun a fost atacarea bazelor germane de unde porneau avioanele puitoare de mine.

AVIAŢIA

Cu toate nopţile lungi, — 14-18, ore, — cu tot frigul care depune chiciură pe aripi, aviaţia n'a avut răgaz, cea germană atacând în nordul Scoţiei bazele navale, convoiurile de vapoare şi chiar navele de pescari, acestea în special cu mitraliera, dela mică înălţime. Tot ele au aruncat şi minele magnetice la gura fluviului Thames şi în drumul navelor de comerţ.

Aviaţia engleză, pe lângă obişnuitele sboruri de recunoaştere şi de patrulare, au dat repetate atacuri asupra insulei Helgoland, baza avioanelor germane cari se îndeletniceau cu lansarea minelor. Se pare că aceste atacuri au avut rezultatul dorit.

SOARTA UNOR VAPOARE

In numărul trecut spuneam că pe când englezii capturează navele de comerţ inamice şi le duc în port, germanii le dau la fund. Vapoarele germane pentru a evita ca aliaţii să-şi sporească parcul şi să înlocuiască navele perdute, ori de câte ori se văd prinse, preferă a se sinucide, a se da la fund singure, de cât să cadă în mâinile inamicului cu încărcătura de la bord.

Astfel la 21 Noembrie vaporul *Berta Fisser*, la 25 *Adolf Voermann* de 8577 tone şi *Antiochia* de 3106, la 27 *Adolf Leonhardt* de 2990 tone şi *Tenerife* de 2436 tone, la 1 Decembrie *Watussi* de 9500 tone.

Comandanţii germanii se arată şi în acest război destul de pricepuţi şi îndrăzneţi pentru a străpunge pânza de păianjen întinsă de aliați. Astfel marele transatlantic *Bremen*, cuirasatul de buzunar *Deutschland* au reușit să se întoarcă în apele naționale.

Din flota polonă, distrugătoarele *Blyskawica*, *Grom* și *Burza* au reușit să fugă în Marea Nordului și să intre în compunerea flotei britanice, luând parte efectivă la câteva lupte cu avioanele germane. De submarinele *Orzel* și *Wilk* am vorbit deja.

RĂZBOIUL FINLANDEZ

Dela ultima cronică a început un nou război, deși nu e declarat, Sovietele venind numai în ajutorul noului guvern popular format într'un sat de graniță, spre a-l apăra de vechiul guvern din Helsinki.

Și aci luptele se dau în aer, pe uscat și pe apă. Sovietele au în Baltica 2 cuirasate vechi modernizate, 1 crucișetor, 11 distrugătoare, 72 submarine, 3 nave port mine și 17 torpiloare. Flota finlandeză are un caracter defensiv, combinată cu baterii de coastă și mine pentru apărarea coastelor. Se compune din 2 nave pază-coastă, un fel de monitoare, cu câte 4 tunuri de 254 și 8 de 105. 5 submarine, 4 canoniere, 3 nave port mine, o navă bază pentru submarine și 2 spărgătoare de ghiață.

In lupta dârză care se dă pe întunerec, bateriile de coastă au reușit a scufunda unul din cuirasate, *Oktiobiskaia Revoluția*, care necunoscător a crezut că bătaia tunurilor finlandeze e mai mică și a ancorat în fața bateriilor. E prima dată în luptele navale moderne când o navă țintă mobilă, se preface prin ancorare, țintă fixă

Sovietele au mai anunțat blocarea coastelor finlandeze, — care reprezintă două curiozități, două surprize pe lângă atâtea altele dela 1 Septembrie.

1. Sovietele au protestat energic contra blocusului anglo-fracez, îndreptat contra Germaniei, sub pretext că el va face să sufere populația civilă și țările neutre. Și totuși... face blocadă la rândul lor !
2. Blocarea e legală (??) numai în caz de război. Japonezii nu au anunțat blocada Chinei, fiindcă războiul nu e declarat. Ori Sovietele declară că nu sunt în război cu Finlanda.

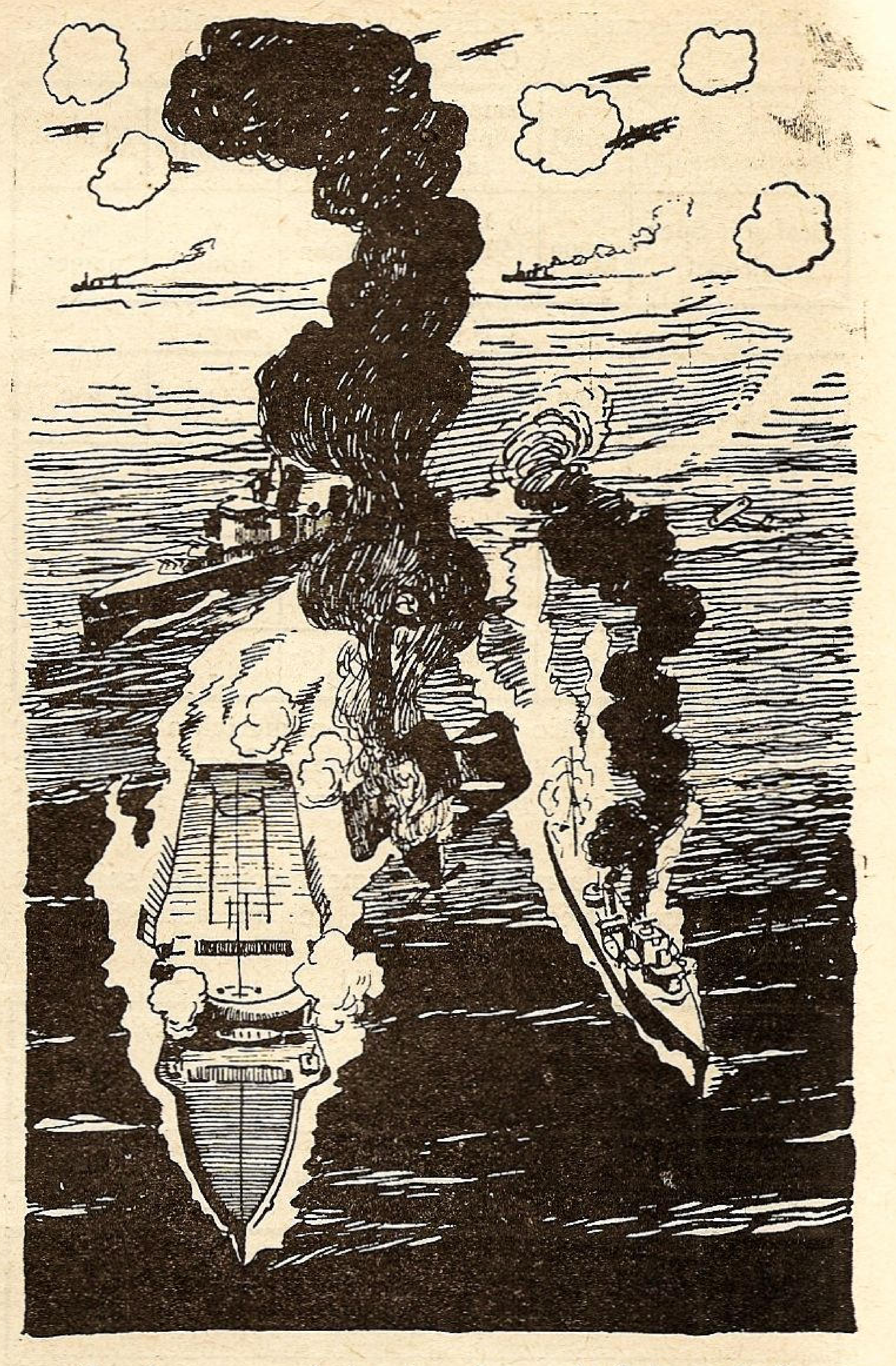
Și câte alte surprize, din Occident și până în Extremul Orient nu se vor mai ivi, spre a fi desbătute și, — cine știe, — rezolvate la masa verde.

CRONICAR

LUPTA LUI GRAF VON SPEE CU VASELE ENGLEZE LA MONTEVIDEO

La 1 Noemvrie 1939 se împlinesc 25 ani dela prima luptă navală anglo-germană din războiul trecut, desfășurată lângă portul chilian Coronel din Pacific. Escadra germană de crucișetoare din Pacific a amiralului Graf von Spee, reușia să distrugă o escadră engleză inferioară în toate privințele, înecând comandantul acesteia, amiralul Craddock, împreună cu 1653 marinari. Victoria nu costase pe Germani decât 2 răniți. Peste o lună de zile, la 8 Decemvrie, în preajma insulelor Falkland, von Spee da la rândul său peste o escadră engleză mult superioară ; escadra germană era distrusă și von Spee pierea împreună cu 2080 marinari. Victoria engleză, decisivă și ea, nu era plătită decât cu 5 morți și câțiva răniți

E o impresionantă coincidență în faptul că prima luptă navală a războiului din 1939 se petrece tot pe meleagurile Americei de Sud, la 13 Decemvre, aproape zi cu zi la un sfert de secol după Falkland, iar vasul german implicat în ea poartă numele eroului dela Falkland. Lupta s'a dat nu departe de gura râului La Plata, între cuirasatul german *Von Spee* și crucișetoarele engleze *Exeter*, *Ajax* și *Achilles*. Bătălia a fost angajată de *Von Spee* prin atacul asupra vasului de comerț francez *Formose* escortat de *Ajax* ; acesta ar fi chemat apoi în ajutor pe celelalte. După o altă versiune *Exeter* ar fi fost cel dintâi atacat. In timpul bătăliei *Exeter* ar fi fost avariat destul de serios, iar vasul german deasemenea și silit de celelalte două să se refugieze în portul Montevideo pentru reparații, unde se găsește și la data când scriem aceste rânduri *).



Respingerea unui atac de avioane, de flota engleză.
(Mer et Colonies)

Comentariile asupra rezultatului bătăliei sunt contradictorii ; fiecare beligerant atribuindu-și victoria. Este foarte greu să alegi între nenumăratele detalii și versiuni contradictorii ; deasemenea lipsesc date sigure asupra pierderilor încercate de ambii combatanți. O dare de seamă riguros obiectivă asupra mersului bătăliei nu se va cunoaște decât la sfârșitul războiului, ca și în războiul trecut. Ca pierderi, s'ar părea că germanii numără 36 morți și aproximativ 70 răniți, iar englezii ceva mai mult (răniții de pe *Exeter* ar fi 60 la număr). Cu toată lipsa datelor sigure, nu îi este greu unui observator imparțial să-și facă o impresie justă asupra rezultatului acestei lupte. Vom încerca a proceda metodic, evaluând întâiu forțele în joc, apoi rezultatele, și când anumite concluzii se impun, le vom trage fără șovăire.

---

*) Soarta lui s'a văzut la Cronică.

Tabela de mai jos indică forțele antagoniste.

GERMANI

Numele și categoria vasului	Tonaj	Armament principal neglijând cel antiaerian	Viteză oficială	Echipaj
Graf von Spee cuirasat	10000	6 t. 280 mm., 8 t. 150 mm., 8 tb. lanstorpile.	26 noduri	965 oameni

ENGLEZI

Exeter crucișător greu	8350	6 t. 203., 6 tb.	32,2	650
Ajax crucișător ușor	6985	8 t. 152 mm., 8 tb.	32,5	550
Achilles crucișător ușor	7030	8 t. 152 mm., 8 tb.	32,5	550
Total	22405	22 tunuri și 22 tuburi lanstorpile		1750 oameni

Din tabel rezultă o superioritate numerică a englezilor în tonaj, număr de vase și de oameni. Și cum pierderile englezilor sunt ceva mai mari, germanii văd în rezultat o victorie germană

Dacă studiem la rubrica armament greutatea salvei ce o poate arunca fiecare adversar de un anumit bord, găsim :

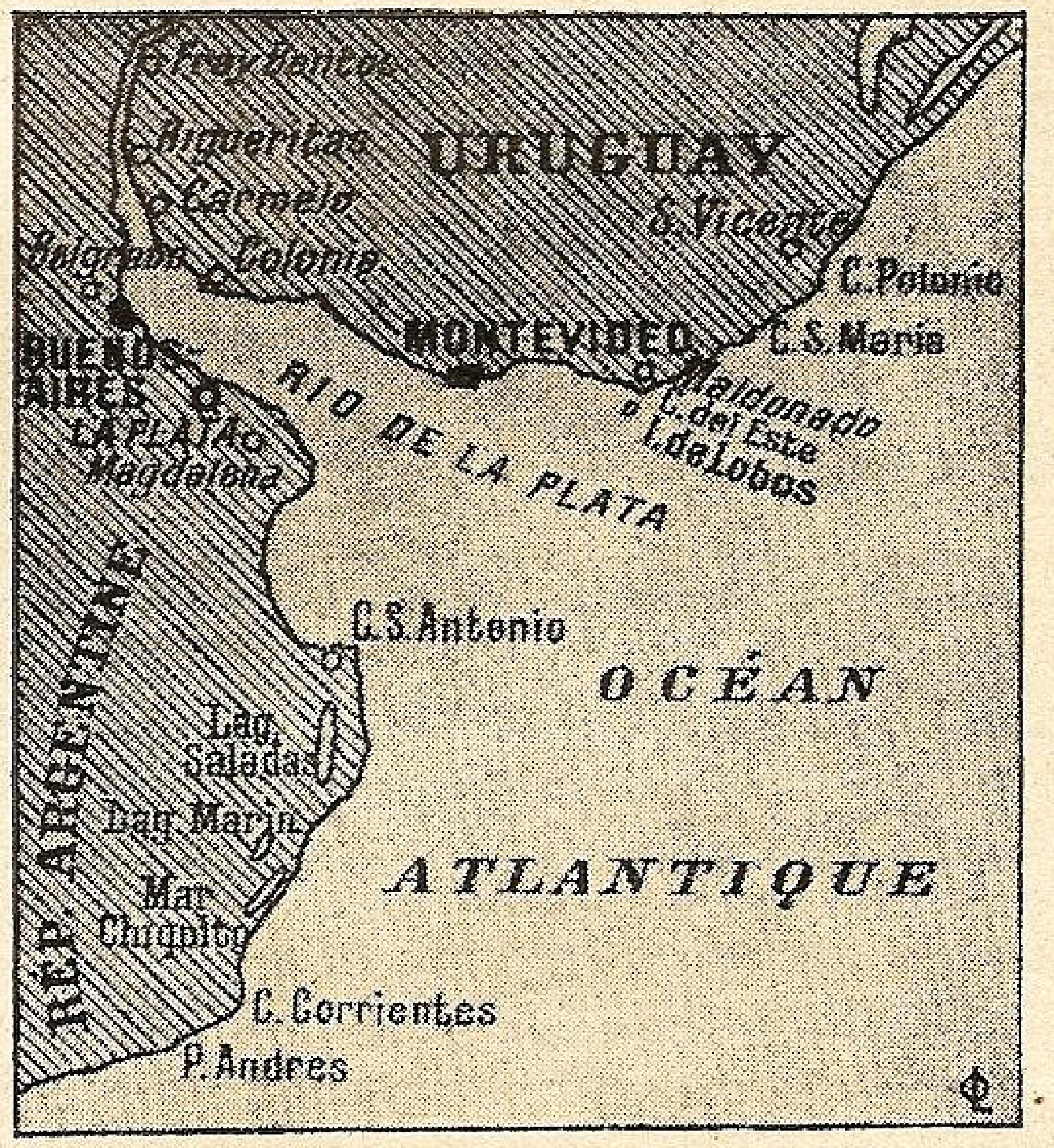
GERMANI

6 obuze 280 mm., á 300 (350) kg. . . .	1800 (2100 ?) kg.
4 „ 150 mm., á 50 kg. . . .	200 kg.
Total	2000 (2300 ?) kg.

ENGLEZI

6 obuze 203 mm. à 115 kgr.	690 kg.
16 „ 152 mm. à 45 kgr.	720 kg.
Total	1410 kg.

Superioritatea în armament a germanilor e deci zdrobitoare în ce privește greutatea salvei — chiar dacă am ține seama și de faptul că tunurile engleze fiind de calibru mai mic vor avea tir mai rapid — și în deosebi în ce privește calibrul. Dacă se ține seama și de protecție, superioritatea germană este iarăș zdrobitoare. Germanii aveau cuirasă verticală de 127 mm. grosime, eficace contra obuzului de 152 la orice distanță, și contra lui 203 la distanță mare. Pe când englezii au o cuirasă redusă de 76 mm. grosime, insuficientă contra lui 150 mm. și care avea să primească lovituri de 280 !

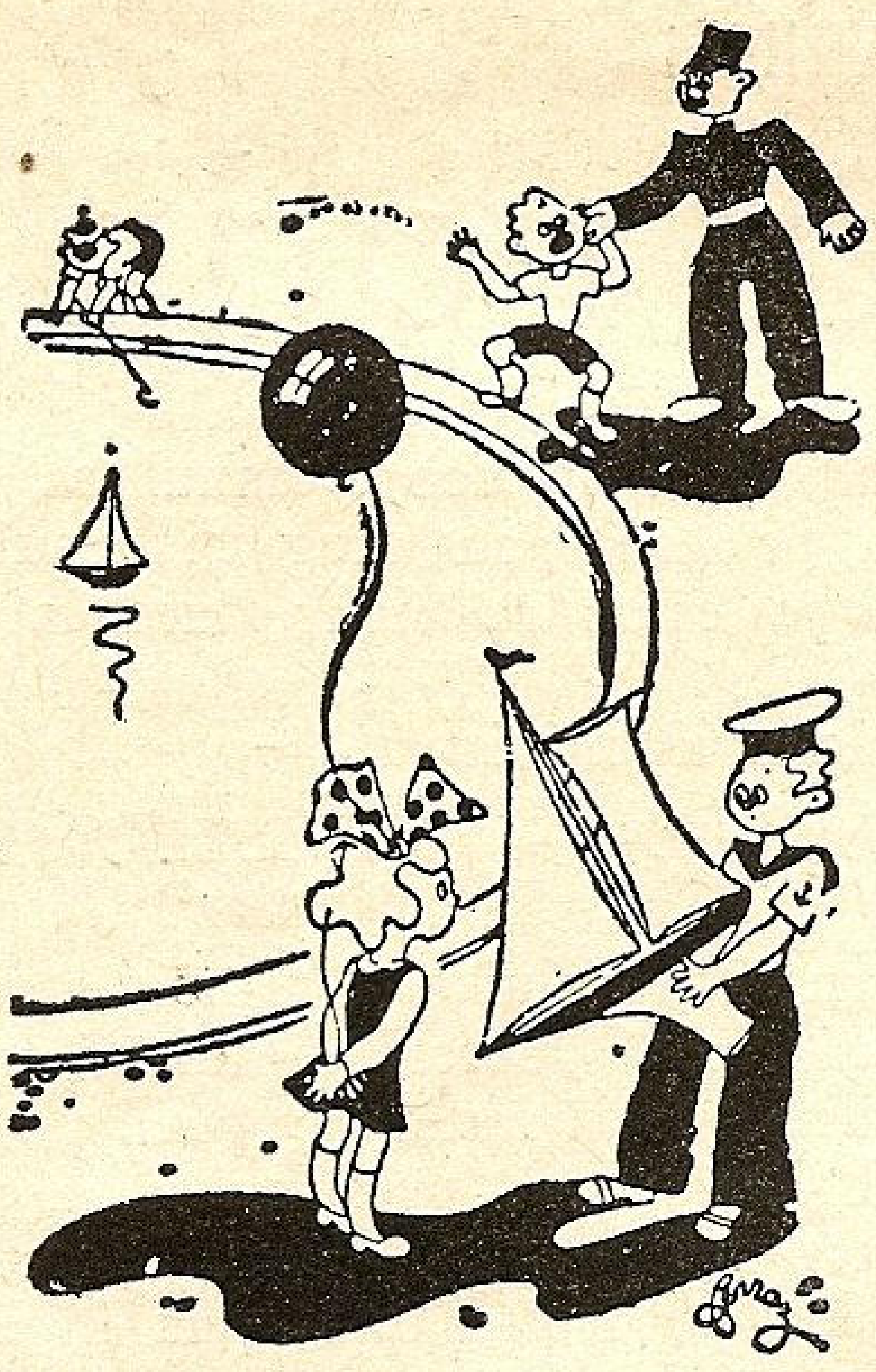


Harta luptei dela Monteviedo

Epava lui „Von Spee" tarnsmisă prin belinograf.

Dealtfel superioritatea de armament și protecție a vasului german e firească, de oarece el aparține unei categorii militare superioare : este *cuirasat,* celelalte sunt crucișetoare (unul greu, 2 ușoare) Ori învățămintele trecutului războiu arătaseră chiar că vasele din categorii inferioare merg la pieire sigură, dacă primesc lupta cu cele din categorii superioare lor.

Tonajul mic al vasului german (cuirasat de buzunar, pocket battleship, cum îi spun englezii), departe de 35000 tone curent la flotele de azi, se datorește faptului că e construit de Germania, obligată să respecte clauzele navale ale tratatului dela Versailles, care limita tonajul maxim la 10.000 tone pentru cuirasate (35.000 tone la marile puteri navale) și 6000 tone pentru crucișetoare (10000 la marile puteri). Cum în preajma lui 1930 marile flote dispuneau de cuirasate de linie de 35000 tone relativ lente (22-25 noduri, cam 40-46 km. la oră) și de crucișetoare numite de tip „Washington" de 10.000 tone, rapide (32-35 noduri), dar slab protejate, germanii se gândesc să realizeze un fel de vas minune de 10.000 tone cu maximum de putere combativă obținută prin adoptarea tuturor inovațiilor tehnice ale vremii, cari permiteau economie de greutate susceptibilă de a fi întrebuințată la sporirea armamentului ; așa de ex. motor Diesel de înaltă turație, sudură autogenă, etc. să realizeze un vas ceva mai rapid decât cuirasatele curente, pentru a le putea scăpa cu fuga, și în acelaș timp mult mai puternic înarmat și protejat decât crucișetoarele *Washington.* Rezultatul a fost primul *cuirasat de buzunar, Deutschland,* a cărui apariție a produs o vâlvă extraordinară, revoluționând opinii și chiar technica navală. Prețul său era nițel cam ridicat : 400.000 lei tona, pe când vasele engleze costau cam 200.000 lei tona ; era un exemplar de lux, un adevărat „elefant alb". Valoarea sa militară depășia mult cadrele tonajului său, echivalând cu a unui vas de tip curent de 15.000 — 18.000 tone. Toți experții navali au fost unanimi în a recunoaște că noul vas surclasează net toate crucișetoarele de 10.000 tone și — cum motorul Diesel îi permitea o mare rază de acțiune — că reprezintă un dușman de moarte al vaselor comerciale. Viteza lui — oficial de 26 noduri, dar germanii subevaluează cu intenție toate caracteristicile pe cari le publică ; în realitate e de 28 noduri — îl punea la adăpost de urmărirea tuturor marilor cuirasate afară de cru-



— Dacă vrei, putem încheia un pact militar: eu mă voi servi de aviaţia ta, iar tu de marina mea.

cişetoarele de bătae engleze *Hood, Repulse* şi *Renown*. (se numeşte crucişetor de bătae un cuirasat căruia i s'a redus ceva din armament şi protecţie în favorul unei viteze mari).

Ca să se apere de pericolul acestor vase au construit de atunci francezii cuirasatele rapide *Dunkerque* şi *Strasbourg* de 26.500 tone, cari surclasează complect tipul *Deutschland* în tonaj, viteză (30 noluri), armament (tunuri de 330 mm.) şi protecţie. Numai aceste cinci vase aliate erau considerate capabile să combată eficace vasele germane, fiind destul de rapide ca să le ajungă din urmă, şi de puternice ca să le distrugă. In acelaş timp vasele acestea, a căror repartiţie geografică actuală nu o cunoaştem, fiind secretă, credem că nu puteau fi trimise toate în largul mărilor, în căutarea cuirasatelor de buzunar germane. Cel puţin cele 3 mai puternice — *Hood, Dunkerque* şi *Strasbourg* — vor fi reţinute în Marea Nordului pentru a ţine cumpănă vaselor germane mai noi, *Scharnhorst* şi *Gneisenau*, de 26.000 tone, construite simultan cu denunţarea clauzelor navale ale tratatului dela Versailles. Aceste vase au un armament mult mai slab decât tipul francez similar *Dunkerque* — 9 tunuri abia de calibrul 280 mm. Economia de greutate astfel realizată probabil că a fost consacrată maşiniolr, aşa că aceste vase — prezentate oficial ca putând face abia 27 noduri — au probabil 32—33 noduri viteză şi sunt în prezent cele mai rapide cuirasate din întreaga lume. Flota germană de cuirasate — redusă la 3 vase tip *Deutschland* şi 2 tip *Scharnhorst*, totalizând 82.000 tone — n'ar putea risca o bătălie cu flotele de linie engleză (14 cuirasate, 445.000 tone) şi franceză (7 cuirasate, 164.000 tone), dar de vreme ce vasele germane au viteză mare, încât nu pot fi combătute decât de vase aliate, ele ar putea face mult rău dispersate în largul mării.

Revenind la *cuirasatul de buzunar*, am putea spune că era considerat — la apariţie — ca în stare să combată şi distrugă 2 ori chiar 3 crucişetoare grele de 10.000 tone. Hazardul însă l'a pus în faţă cu un singur crucişetor greu numai de 8.000 tone, plus două crucişetoare uşoare. Diferenţa catastrofală de armament şi protecţie în favorul vasului german trebuia să indice aproape cu certitudine scufundarea vaselor engleze. Pentru orice cunoscător, rezultatul părea pecetluit dinainte, fiindcă diferenţa de forţă în favoarea germanilor era aproape aceeaş ca la Coronel acum 25 ani. Să nu uităm apoi că tunurile de 280 germane sunt exemplare ameliorate ale celor cari au scufundat la Yutlanda-Skagerak crucişetorul de bătae englez *Indefatigable* de 19.000 tone, în 17 minute! E aproape un miracol cum au putut rezista micile crucişetoare engleze ore dearândul, deşi aproape neprotejate: *Exeter* a luptat dela ora 6 până la ora 10 când avariile l'au silit să rămână în urmă, lăsând pe celelalte să continue urmărirea. In loc să o ia la fugă în faţa unui adversar superior în toate afară de viteză, vasele engleze au angajat lupta cu un curaj admirabil şi l-au silit să se retragă în portul Montevideo, punând capăt carierii lui de vas corsar, după ce făcuse mult mai puţin rău comerţului aliat decât lăsau să se prevadă posibilităţile lui.

Că s'a pus capăt carierii lui e aproape indiscutabil. Dacă nu se va putea strecura noaptea afară din port, vsul german avea de ales între:

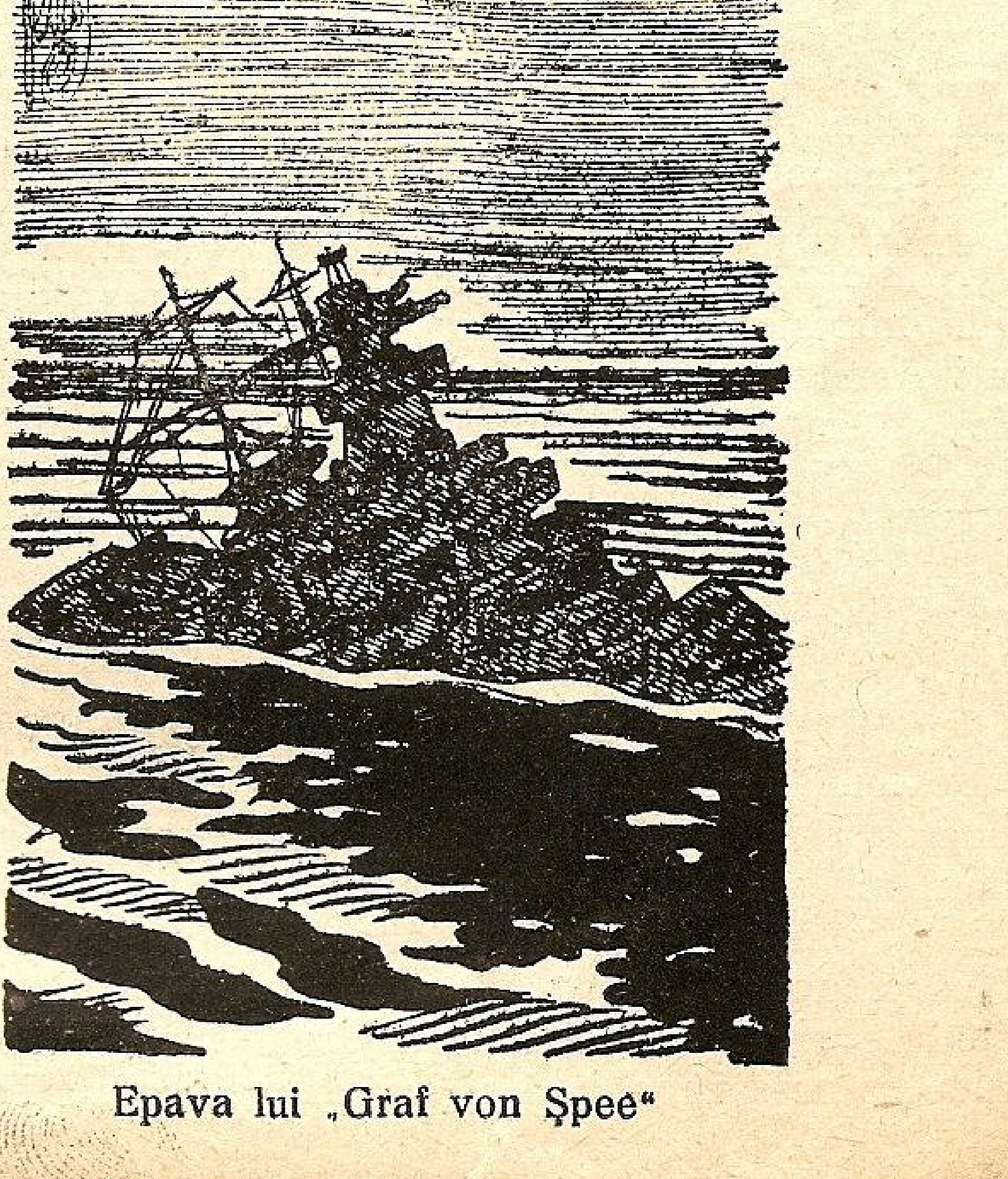
— Internare.

— Eşire în larg imediată, dând o luptă disperată cu crucişetoarele engleze, deja în număr de 5, care îl pândesc.

— Eşire după terminarea reparaţiilor îngăduite, de guvernul uruguian. Trecerea timpului ar da însă răgaz englezilor să aducă unul din mastodonţii sus amintiţi, care ar face rezultatul luptei sigur dinainte, ca odinioară la Falkland. Agenţia Ştefani anunţă că *Renown* şi portavionul *Ark Royal* — cel scufundat de câteva ori de presa şi posturile de radio germane — au plecat cu toată viteza dela Cap, ca să întâmpine la eşire vasul german cu toate onorurile cuvenite.

Analiza obiectivă a factorilor în joc ne permite deci să conchidem: Toate aparenţele luptei dela Montevideo prevestiau o victorie germană. Englezii au reuşit însă nu numai să evite un nou dezastru ca la Coronel, dar să-şi impună voinţa lor vasului german. Superioritatea manevrei, vizibilitatea favorabilă lor, rapidittea de tir care a compensat sdrobitoarea inferioritate a calibrului, procurând şi cea mai bună protecţie. Ceeace nu se poate tăgădui e că acţiunea celor 3 vase engleze a fost în ce priveşte hotărîrea şi bravura demne de cea mai pură tradiţie Nelsoniană. Impreună cu celebra torpilare a cuirasatului englez *Royal Oak* în plin port Scapa Flow de către căpitanul german von Prien constitue cele mai remarcabile fapte de arme din actualul războiu naval.

CADARIU



Epava lui „Graf von Spee“

MINISTERUL AERULUI ȘI MARINEI

Un an de muncă rodnică

Cu prilejul noului an, d. Amiral Al. Gheorghiu, secretar general al Min. Aerului și Marinei împreună cu întreg personalul superior, a felicitat pe d. general Adjutant Paul Teodorescu, ministrul acelui departament, spunând între altele și următoarele referitoare la marină:

Ca Marinar, cum ași putea, Domnule Ministru, să nu mulțumesc pentru îmbărbătarea ce ne cuprinde astăzi pe noi toți, cari am trăit timpurile mai puțin darnice ale trecutului?

Cum am putea să nu purtăm gratitudine ministrului care a ascultat, s'a pătruns și s'a cheltuit pentru a ne da un program naval și mijloacele de realizarea lui?

Marina, mai mult ca orice în această țară, a fost scoasă din uitarea în care fusese cândva lăsată acolo la malurile îndepărtate, de unde vocea ei nu mai ajungea să răsbată.

Domnia Voastră ați fost, ați văzut-o, ați înțeles chemarea ei și, cu hotărîre, ați trecut să-i croiți altă soartă.

Un nume, care va fi începutul majuscul al unui capitol de fapte de belșug rodnic, va fi numele generalului adjutant Paul Teodorescu, realizator epocal pentru marina de mâine.

Planul de mărețe înfăptuiri ale Administrației comerciale a porturilor și căilor de comunicație pe apă merge în plinul său buget, spre a aduce Țării binefaceri, ce ați înțeles din primul moment și, în ciuda tuturor greutăților trecutului, le-ați adus la viață.

Numai cine parcurge drumurile pe cari aceste instalații se înalță, poate înțelege slăvirea la care în viitor, veți avea dreptul dela cei ce vor veni.

Gândul Domniei Voastre bogat nu s'a lăsat însă oprit numai aci și, cu aceiași grijă, a îmbrățișat și noul nostru port, pe care România de ieri nu-l credea, realizabil, precum la fel și Dunărea v'a văzut venind și v'a ascultat îngrijindu-vă, dela gurile ei și până sus la deal, de ceiace trebuie și ceiace va fi de înfăptuit de aci înainte.

Serviciile noastre de navigație de Stat știu ardorea ce le păstrați și știu că urmăriți lucrul lor și, — văzându-le munca ce depun mai ales azi, precum și binele ce ar aduce Țării, dacă ar fi încă cu mult mai puternice, — vă mulțămesc pentru gândurile de propășire ce le duceți în mintea Domniei Voastre luminată și productivă.

Nimic din toate acestea nu v'au împiedicat, domnule ministru, ca trecând peste tihnă și odihnă, să dați Armatei și să dați mai ales Țării, acel locaș falnic, de superioară cultură militară, care simbolizează și concepția Domniei Voastre înaltă și tenacitatea Domniei Voastre neîndoită și dragostea Domniei Voastre nemărginită pentru acest Neam, căruia cu atâta voioșie și sublimă îndârjire, îi dăruiți nemăsurată putere de muncă.

In virtutea acestor fapte, în numele tuturor domnilor mari comandanți și conducători ce mi-au făcut onoarea a-mi îngădui să vă rostesc aceste cuvinte, vă spun că, plini de pătrunsă și convinsă gratitudine, noi vă vom lua de pildă pentru orice acțune a noastră și că, acum la început de Nou An, vă urăm ca prin sănătate și fericire, să aveți drept mulțumire pentru truda ce ne-ați închinat și înfăptuiturile ce ați realizat.

Intru Mulți Ani să dea Domnul să ne rămâneți conducătorul pe care, cu drag și însuflețire, vrem să-l urmăm pe calea ce sigur duce la glorie și la mărire.

Să trăiți domnule ministru!

RĂSPUNSUL D-LUI MINISTRU GENERAL PAUL TEODORESCU

D. ministru al Aerului și Marinei în răspunsul său arată că anul trecut reprezintă un efort istovitor în toate ramurile de activitate ale țării.

Rezultatul acestui efort prin realizările practice efectuate în împrejurările grele de azi dovedesc deosebitele calități ale poporului care, pus în situația de a produce mult într'un timp scurt și în diferite ramuri de activitate, a arătat însușiri nebănuite cari ne fac să privim cu toată încrederea viitorul și să fim și mai convinși de virtuțile acestui neam și de posibilitățile bogatei noastre țări.

Exemplul muncii ne vine dela Primul Cetățean al României, cel mai mare Rege al timpului, pe care destinul ni l-a hărăzit în vremurile grele de azi și care fără preget, cu hotărîre, pricepere și energie, lucrează în toate ramurile de activitate ale țării, neprecupețindu-și rarile momente de odihnă pentru binele și fericirea Patriei, singurele preocupări ce-I stăpânesc toată făptura și tot sufletul său de mare și neobosit român, adânc cunoscător al tuturor chestiunilor și adevărat iubitor de țară.

In ceiace privește activitatea depusă de ministerul Aerului și Marinei, d. ministru socotește că aportul domniei sale personal nu a făcut decât să îndrumeze efortul tuturor și că meritele realizării lor la care s'a ajuns, se datoresc numai colaboratorilor săi, cărora le mulțumește pentru desăvârșita râvnă ce au arătat și au depus în îndeplinirea serviciului.

D. ministru subliniază deplina armonie și înălțătoarea conlucrare ce s'a verificat că există temeinic între toate organele și compartimentele ministerului și îndeamnă să se continue pe calea urmată întrucât, cu toate realizările importante și, în deobște recunoscute, ale anului sfârșit, domnia sa consideră că încă multă muncă și ardoare trebuesc depuse, pentru a îndeplini multiplele și înălțătoarele misiuni ce revin ministerului.

D. ministru urează apoi tuturor an nou de pace, de muncă rodnică, în liniște și deplină sănătate, pentru toți cei de față și familiile lor.

Iată și ce s'a realizat de tânărul dar vigurosul minister al Aerului și Marinei, — mărginindune la marină:

MARINA COMERCIALA

Prin Direcțiunea centrală din minister, Marina comercială primește impulsiunile necesare pentru buna funcționare și desvoltare a transporturilor pe apă.

In acest scop această Direcțiune a întocmit și propus modificările necesare legiuirilor referitoare la Marina comercială.

Prin intermediul căpitanilor de porturi asigură poliția maritimă și fluvială fiind pe punctul să creeze pe baza unui program stabilit o grupare de șalupe de poliție a navigației pentru Mare și Dunăre.

Prima şalupă din această grupare s'a şi construit la T. Severin. Prin trecerea prerogativelor Comisiei Europene la Statul Român. Direcţiunea Marinei comerciale a preluat serviciile de pilotaj şi poliţia navigaţiei pe Dunărea maritimă.

Programul de administrare şi conducere technică pe această parte a Dunării a fost instituit anul acesta sub denumirea Direcţiunea Dunărei Maritime, depinzând de administraţia comercială P. C. A. Pe lângă aceasta Direcţiunea Marinei Comerciale s'a preocupat de:

formarea personalului destinat deservirei Marinei Comerciale prin intermediul secţiilor infiinţate din anul trecut pe lângă şcoalele Marinei de răsboi.

De promovarea sporturilor pe apă prin intermediul Federaţiei sporturilor nautice, subvenţionate de minister reuşind a realiza:

O şcoală de nave modelism.

Construcţia unui pavilion al Federaţiei pe lacul Floreasca.

Organizarea campionatelor nautice pe lacul Snagov.

Pe această cale în strânsă legătură cu Straja Tării şi Inspectoratul Pregătirii Premilitare, s'a putut răspândi în marele public gustul pentru apă, tinzând astfel ca fiecare cunoscând-o mai bine să poată aprecia importanţa ce apă şi Marină capătă în desvoltarea economică şi apărarea unei ţări.

A organizat cu ajutorul căpităniilor de port, şi în legătură cu Comandamentul Marinei centre de pregătire reuşind astfel să îndrumeze pregătirea viitoarelor elemente destinate să fie incorporate în Marină sau să îmbrăţişeze eventual — ulterior — o meserie în legătură cu apa.

Faţă de necesităţile rezultate în răsboiul actual a luat fiinţă pe lângă Oficiul Hidrografic şi în acord cu Dir. Marinei Comerciale, un birou destinat să difuzeze „avize de navigaţie".

Necesitatea creerei acestui organ era făcută simţită de nevoia de a pune în vedere tuturor vapoarelor sub pavilion român diferitele restricţiuni aduse navigaţiei pe Mare de către beligeranţi cum şi zonele declarate sau recunoscute ca periculoase prin minări sau alte obstrucţiuni.

SERVICIUL MARITIM ROMAN

Urmărind un program bogat de realizări pentru înoirea parcului existent şi mărirea lui cu nave moderne şi mult mai economice Serviciului Maritim Român, păşeşte în noul an cu un început de sporirea parcului navelor sale, după ce anul trecut cele 2 moderne motonave Transilvania şi Basarabia intrase în serviciu.

Astfel, până la finele anului, încă 3 noui motonave mixte au fost lansate, din cari prima „Sulina" a şi întreprins, după venirea în ţară, o călătorie în America, de unde a revenit înaintea Crăciunului.

Celelalte două „Cavarna" şi „Mangalia" sunt pe punctul de a intra în serviciu.

Evenimentele internaţionale din toamna acestui an, au găsit Serviciul Maritim Român în plină activitate, deservind liniile sale regulate cu Mediterana răsăriteană şi Mediterana occidentală. Transporturile maritime atât de necesare în aceste vremuri, atât pentru economia naţională cât şi pentru înzestrarea oştirei au putut găsi în navele Serviciului Maritim, bine utilate şi conduse, mijlocul cel mai lesnicios pentru executarea lor. Economia ţării nu a avut decât de câştigat din navlurile cuvenite acestei cărăuşii, ele fiind plătite fie în monetă străină, fie în moneta ţării noastre. Călătoria motonavei „Sulina", peste Atlantic, în plin război, când atâtea nave neutre au fost atacate de navele beligerante şi scufundate, a fost dusă la bun sfârşit.

Războiul pe mare, ce a făcut atâtea victime în marinele beligerante şi neutre, deşi a impus anumite precauţiuni, nu a stânjenit traficul comercial pe liniile maritime româneşti.

Acum, când datorită transporturilor pe mare foarte multe din nevoile economice şi pentru conducerea războiului sunt vitale pentru toate ţările, este cazul să relevăm importanţa existenţei Marinei Comerciale armonios desvoltată.

NAVIGAŢIA FLUVIALĂ ROMÂNĂ

Dispunând de un parc însemnat de vapoare de pasageri, şlepuri şi tancuri motoare, remorchere şi tancuri şlepuri, a desvoltat în cursul anului acesta o activitate din cele mai productive. Incepând cu satisfacerea nevoilor armatei, fie pentru manevre, fie pentru alte situaţii operative, Navigaţia Fluvială Română a întrebuinţat din plin parcul său de şlepuri pentru importante transporturi fie în susul Dunării pentru Europa Centrală, fie către gurile acestui fluviu, menţinând în ape străine între $1/2$ şi aproape $2/3$ din parcul său.

Dunărea a cunoscut în acest an o perioadă de intensă activitate, determinată în bună parte de blocada mărilor, dar mai ales de situaţia geografică a acestei admirabile artere de comunicaţie, punte de legătură între Centrul Europei (chiar Marea Nordului) şi răsăritul apropiat.

Evenimentele externe şi situaţia specială locală au găsit administraţia Navigaţiei Fluviale Române cu un parc utilat în curs de ameliorare prin noui intrări de nave în serviciu. Astfel în cursul acestui an parcul N. F. R. a crescut cu:

1 tanc motor construit în ţară.

3 şlepuri de mare capacitate construite în Germania.

MARINA REGALĂ

Progresele în desăvârşirea înzestrărei şi punerii în valoare a întregului material au putut atinge maximum posibilităţilor de realizare. In paralel programul de construcţii noui a continuat să fie desăvârşit în limitele prevăzute şi posibile faţă de conjuctura internaţională.

Nava Şcoală Mircea, construită în Germania, a intrat în serviciu în Martie, Această navă destinată să formeze în asprimea mărei, nouile generaţii de ofiţeri marinari români, poate figura cu cinste în oricare din marile marini ale lumii.

Abia sosit în ţară din Hamburg, nava a întreprins o lungă călătorie de instrucţie în toată Marea Mediterană. Construcţiile în ţară progresează. în luna Iunie lansându-se nava port mine „Amiral Murgescu" a cărei intrare în serviciu nu va întarzia.

Submarinele construite deasemenea în ţară, vor spori prin intrarea în serviciu forţele de mare, destinate apărării noastre.

Alte unităţi achiziţionate de curând se vor adăuga manuarului existent astăzi. Unităţile de Mare şi Dunăre înzestrate cu materialele necesare şi-au putut deesăvârşi instrucţia prin marşuri lungi pe Dunăre şi Mare şi printr'o intensă pregătire de luptă.

Pentru nevoile mereu crescânde ale încadrării cu personal s'a mărit numărul elevilor în Şcolile marinei cu un procent între 30—50%, atât în partea personalului navigant cât şi cel technic.

Prin Şcoli în străinătate se continuă a se forma personalul instructor şi technic.

„DOR DE DUCĂ"

„Greu început, frumoase realizări"

de ING. ANDREI RĂDULESCU

Domnule Ministru,
Domnule Preşedinte al Federaţiei.
Domnilor,

Vă rog să mă iertaţi că am îndrăsnit să vă răpesc câteva minute din preţiosul Dvs. timp.

Mi-am permis însă aceasta, pentru că, pentru noi, aceia care au cărat pe umerii noştri, bătrânele caiace pentru a fi iernate sub un acoperiş, pentru acei cari au adus cu coşul materialul necesar, pentru acei cari şi-au strivit degetele sub ciocan construind sau reparând bărcile asociaţiei, ziua de astăzi este o zi mare. [1])

Cea mai mare zi din istoria asociaţiei noastre.

Poate mulţi dintre noi aruncând la un moment dat privirea asupra trecutului constată cu tristeţe un gol..., nimic din munca istovitoare depusă zi de zi nu rămâne. Totul se şterge odată cu omul. Privind însă îndărăt, luptătorii asociaţiei au o mulţumire..., au creiat ceva..., există un sport..., există o viaţă, care nu va dispare.

Dragostea de apă, de sport nautic sădită în sufletul membrilor noştri nu va dispare, va rămâne veşnică.

Aceasta este mulţumirea noastră.

Piramida începută cu atâtea sforţări de veteranii asociaţiei ajunge să se desăvârşească.

Vârful piramidei s'a înălţat sus, mai sus decât am fi putut privi noi.

Am început câţiva.

Am făcut apoi 2 bărci.

Am umblat ani întregi pe malurile lacurilor. Intr'o vară am avut drept adăpost un chioşc în care nu încăpeau mai mult de 2 oameni. Când acesta ne-a fost luat, ne-am desbrăcat într'un pom, o salcie din acelea de pe malul Băneasa..., avea foarte multe furnici.

Aurel Dulfu, omul nostru de serviciu, dormea într'o barcă.

In fiecare noapte ploua. Aurel Dulfu trebuia să se refugieze sub podul de cale ferată şi să aştepte aici până înceta ploaia.

Apoi un membru ne-a adus un cort, măsura 1,20 m. înălţime. Aveam însă ceva.

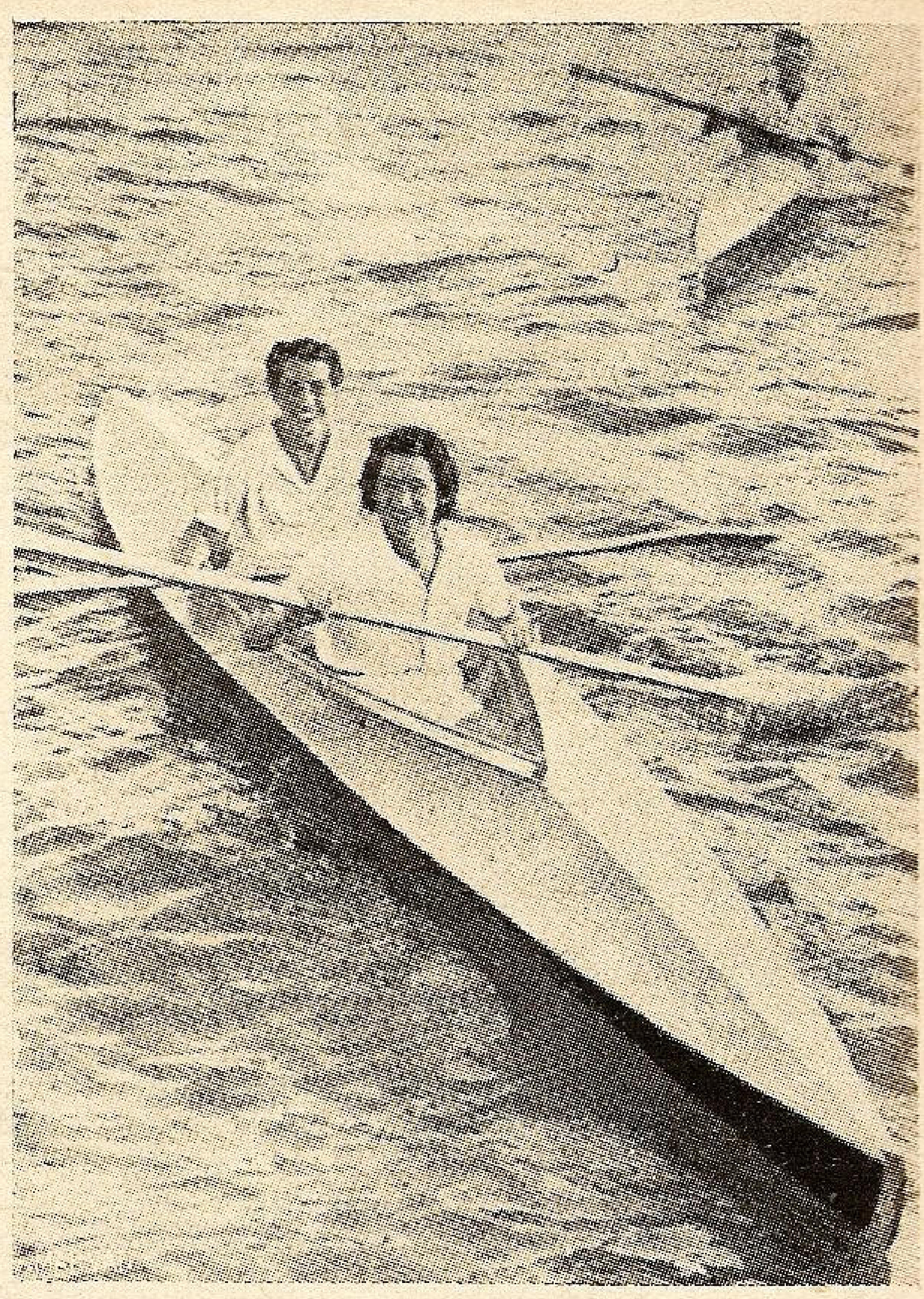
Anul trecut adăpostul nostru era amenajat într'un autobuz din cimitirul de maşini al d-lui Colin.

Am avut cabana, am avut bărci, am avut membri, mulţi aşa cum doream noi, membri de onoare, un preşedinte, un adevărat preşedinte.

Astăzi avem un preşedinte de onoare.

Noi nu putem spune decât că..., am terminat.

Opera s'a desăvârşit.



Domnişoarele Ana Grigorescu şi Ileana Rădulescu campioane femenine.

Piramida a fost terminată.

Noi n'am spearat mai mult.

E prea frumoasă ziua de astăzi pentru ca să ne amintim de toate greutăţile prin care am trecut.

Vom arăta însă momentele mari din viaţa noastră.

1) Nu ştim dacă miile de cetăţeni ai Capitalei care respiră astăzi viaţa lacurilor asanate îşi pun vreo dată întrebarea: de unde s'a pornit?

Ce era înainte? Ce se putea face înainte de a fi aceste lacuri?

Asanarea lacurilor Capitalei este cea mai mare operă care s'a putut înfăptui pentru viaţa locuitorilor acestui oraş.

O spunem noi, acei cari am pornit de pe balta mică şi am intrat sfioşi şi muţi de admiraţie în lacurile imense ce s'au deschis dincolo de stăvilarul nostru dela Băneasa, acolo unde nu mai mersesem niciodată.

Deaceia Domnilnr ţinem să aducem aici, cele mai înalte omagii D-lui *Inginer Caranfil*, realizatorilor acestei mărețe opere.

Veşnică le va fi recunoştinţa noastră.

Nu vom uita niciodată emoţia pe care am avut-o când am văzut pentru prima dată un lac nou în Bucureşti.

Am înţeles de atunci unde va ajunge sportul nautic.

2) In anul 1937, a luat fiinţă Federaţia Română de Sporturi Nautice.

O garanţie a apărut în fruntea sportului nautic: Domnul Comandor Adjutant *Preda Fundăţeanu*.

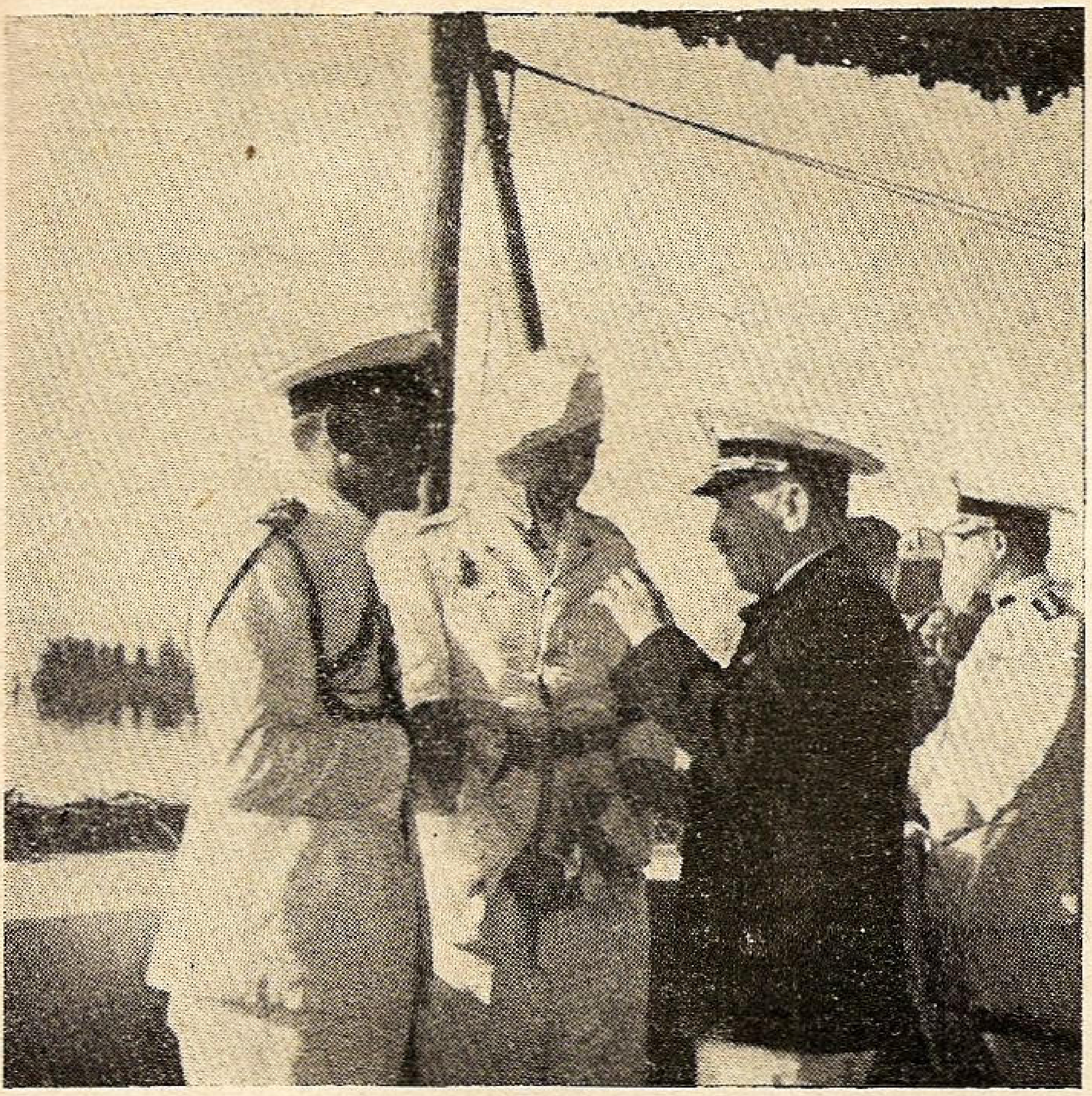
Nu putem exprima suficientă admiraţie pentru înţelegerea desăvârşită arătată sportului nautic.

D-sa a croit cu hotărîre şi cu nemăsurată pricepere drumul de culme pe care sportul nautic românesc va merge veşnic.

3) In anul 1938, un om s'a apropiat de noi Ina-

---

[1]) Cuvântare ţinută la a 7-a aniversare. Vezi numărul pe Decembrie.



Domnii Maior Sidorovici, comandantul Străjei Țării, Comandor Fundățeanu, fostul președinte al F. R. S. N. și Comandor Negulescu, Secretar general al L. N. N., la unul din concursurile nautice.

inte de a ne muta cu cortul nostru pe malurile lacurilor Tei sau Fundeni, căci pe lacurile asanate nu se mai găsea nici un loc disponibil, Domnul *Colin* ne-a pus cu infinita amabilitate terenul D-sale la dispoziție.

Pe terenul D-sale suntem astăzi, pe terenul D-sale a înflorit gloria asociației.

Cei 500 de membrii ai asociației îi arată recunoștința lor.

4) In acest an, conducerea federației de sporturi nautice D-l *Amiral Adjutant Păiș* a coborît în mijlocul nostru. Pe lângă problemele mari ale sportului nautic românesc, D-l Președinte al Federației a înțeles nevoile asociației noastre.

D-sa ne-a dat cel mai înalt sprijin.

La 19 Mai a. c. D-le Ministru am avut cinstea de a primi vizita Dvs.

Ați binevoit a ne acorda o subvenție de lei 100.000.

Prima noastră subvenție.

Până în prezent, rezultatele acestui ajutor nu s'au văzut. El formează însă baza unui nou câmp de activitate pentru asociația noastră.

Grație ajutorului ce ne-ați dat, *„Dor de Ducă"* va apărea la anul viitor în concursurile de skif.

Până aci am fost socotiți o asociație de caiace.

O parte a materialului de antrenament ne-a sosit, o parte va fi comandat în curând și pentru materialul de concurs vom găsi cele necesare.

Increderea pe care o am în iubiții mei camarazi sportivi îmi permite să susțin că tricourile noastre albe vor veni tot în frunte și la skif.

Aceasta a fost, Domnule ministru, drumul nostru până aici.

Astfel am ajuns să câștigăm trofeele, pe care le vedeți.

Dar, Domnule Ministru, voim să adăugăm ceva.

Voim să vă asigurăm că alături de Dvs. vom lupta și mai departe pentru progresul sportului nautic românesc.

Opera de pioneri a asociației noastre va fi continuată și nu ne vom opri în lupta noastră decât atunci când vom fi siguri că atât cât a pătruns în sufletul românesc acest sport încât nu va mai putea fi scos niciodată, după cum nimeni nu l'ar putea scoate din tradiția țărilor în care s'a înrădăcinat în decursul anilor.

Căci sportul nautic românesc are încă mult de câștigat.

Coborînd într'unul din porturile noastre dela mare, ți se umple inima de gol. In zadar vom căuta zecile și sutele de vele care înveselesc și dau viață porturilor străine.

Vizitatorii veniți pentru recreație cunosc doar malul și plaja.

Marea, această binefacere a lumei le este necunoscută. Căci nu poți cunoaște tainele mării dacă nu te-a legănat valurile ei în larg.

Apa și vântul, acești doi prieteni ai marinarului, nu au să plimbe pe undele lor decât pe câțiva fericiți cărora soarta le-a hărăzit plăcerea acestui sport și pentru care au făcut atâtea sacrificii.

Lacurile noastre imense n'au cunoscut Yola.

Râurile dela munte la șes nu poartă pe spinarea lor tineretul acestei țări.

Pentru că, Domnilor, sportul nautic trebuie privit la adevărata lui valoare.

Sportul nautic nu este un sport de spectacol.

Aci fiecare individ întreprinde ceva, navigă, concurează, construește, studiază și deci valoarea acestui sport din punct de vedere al culturii și educației fizice naționale este mult mai mare.

Trebue să ajungem acolo ca fiecare râu, fiecare lac, fiecare colț de mare românesc să aibă viața lui.

Sportul nautic trebue să ajungă acolo unde apele românești și sufletul românesc îl călăuzesc.

Pentru aceia, Domnule Ministru, v'am spus că opera noastră nu se va opri aci.

Și vă asigurăm, că după cum viitorul aviației noastre stă în rădăcinile pe care Dvs. le-ați înfipt adânc în rândurile tineretului român, tot astfel **viitorul marinei noastre stă în acest sport nautic** *pe care vom căuta a-l sădi și mai departe în sufletul românului.*

Românul își va îndrăgi apa *cum și-a îndrăgit pământul, și cum și-a îndrăgit văzduhul.*

Inginer Andrei Rădulescu

București, 24 Noembrie 1939.

GLASUL PRESEI

Pavilionul nostru maritim

Legăturile noastre de afaceri se resimt foarte mult din cauza greutăţilor şi scumpetei transporturilor, mai ales pe drumurile de apă, care absoarbe în genere majoritatea traficului de mărfuri, atât ca tonaj cât şi ca valoare.

Ţară puternic exportatoare şi în aproape aceeaşi măsură importatoare, grija noastră trebuia să se îndrepte mai de mult şi pe scară cât mai întinsă în direcţia asigurării unui parc corespunzător de vapoare comerciale şi de pasageri.

Accesul nostru direct la mare, cum şi stăpânirea porţiunii maritime a celui mai mare fluviu de legătură cu centrul şi Occidentul Europei, trebuia să fie pentru noi un îndemn mai mult, mai cu seamă că încercările modeste întreprinse până acum în această direcţiune au fost din cele mai încurajatoare, dacă nu ca rentabilitate în sine a serviciului de transporturi pe apă, cel puţin ca rezultate economice practice, prin deschiderea unor debuşee noui în zona mediteraneană şi în Orient şi prin desvoltarea celor existente.

E de ajuns să notăm aci, că numai în 6 ani (1933 1938) cantităţile transportate cu vapoarele S. M. R. au săltat dela un total de 281.165 tone la 347.610 t., iar numărul de călători pe vasele aceluiaş serviciu a sporit dela 17.512 în anul 1928 la 45.502 persoane, adică triplu, în anul 1938.

Apoi nu trebuie uitat, că pentru structura exportului nostru, alcătuită aproape exclusiv din categorii cantitative de mărfuri, transportul pe apă este aproape singurul indicat. Intr'adevăr, 30 la sută din mărfurile astfel transportate sunt cerealele, 43 la sută animale, leguminoase şi mărfuri generale şi 27 la sută cherestea.

Totuşi, abia acum, în mijlocul dificultăţilor pe care stările de război le-au creiat legăturilor noastre de comerţ chiar cu ţările ce nu cad numai decât în regiunile expuse riscurilor de răsboi, ne dăm seama cât de bine ne-ar fi prins acum o înzestrare din timp cu utilajul de transport necesar. Să fim totuşi mulţumiţi că măcar în anii din urmă s'a acordat acestei necesităţi un interes mai viu, înmulţindu-se cumpărările şi comenzile de vase comerciale, care, în parte, au şi putut intra în funcţiune.

In prezent parcul actual al vaselor S. M. R. este alcătuit din 14 unităţi, printre care şi 2 motonave noui, *Transilvania* şi *Basarabia*, ce vor fi urmate de a 3-a, *Bucovina*, apoi 4 vase mixte de linie; iar 5 cargoboate mai vechi urmează să fie înlocuite prin o serie aproape dublă de unităţi noui, unele în construcţie, altele livrate sau pe cale de a fi livrate. Dintre acestea 4 au fost comandate în şantierele italiene, iar pentru alte 4 mari motonave rapide, de câte 8000 tone fiecare, s'a obţinut aprobarea de construcţie.

Să nu uităm că principalul câştig ce trebue considerat în întinderea reţelei noastre de transporturi maritime este câştigul economic, al deschiderii de pieţe noui pentru produsele româneşti şi al ponderării cursului navlurilor, apărând pe exportatorii şi importatorii şi importatorii noştri de navlurile spoliatoare pe care, în lipsa concurenţii pavilionului român, le-ar impune, cu siguranţă, companiile internaţionale.

(Universul)

Vapoarele şi navigatorii noştri

Siguranţa navigaţiei vapoarelor româneşti. Sporirea salariului personalului navigant şi securitatea vieţii pasagerilor.

Publicul discută uneori fapte şi evenimente prinse din svon public, fără să le controleze, dându-le însă ca autentice şi — bineînţeles — nedesminţibile. De pildă: sporirea salariilor marinarilor de pe vapoarele româneşti a fost interpretată ca o indemnizare pentru riscul scufundării vapoarelor de către submarine, lovire de mine sau bombardament aerian.

O astfel de discuţie am auzit-o în tren, şi concluzia pe care o trăgeau vorbitorii, era că viaţa pasagerilor ar fi ameninţată, din momentul îmbarcării lor pe vapoarele S. M. R.

Pentru lămurirea acestei chestiuni — deşi ştiam dinainte cât de lipsite de temei erau aceste concluziuni — am ţinut totuşi să obţinem precizări dela o persoană competentă şi cu autoritate în materie. Nimeni nu era mai indicat să ne lămurească mai perfect decât d. Comandor Alexandru Ştiubei, inspector general al Serviciului Maritim, vechiu navigator, fost comandant al celor mai mari pacheboturi româneşti, om de o cultură aleasă şi cu vaste cunoştinţe în materie de navigaţie.

Iată ce ne-a declarat d-sa:

— Până acum nu s'a pomenit ca vapoarele de comerţ ale statelor neutre, navigând în Marea Neagră, Egee sau Mediterana, să sufere neajunsuri, cât de neînsemnate, din pricina stărei de război. Nu s'a declarat nici un blocus în aceste mări şi nici nu s'a adus la cunoştinţa navigatorilor sau companiilor de navigaţie înfiinţarea vre-unui baraj sau câmp de mine, prin aceste ape continentale, tot astfel, nu s'a întâlnit până acum, de către nici un vapor de al nostru, vre-un submarin sau navă de război care să neliniştească în vre-un mod oarecare, pe pasagerii de pe vapoarele neutre.

Companiile de navigaţie, cum este bunăoară şi S. M. R.-ul, primesc cu regularitate comunicări speciale din partea statelor beligerante, atunci când se aşează mine pe undeva, chiar când acele locuri periculoase nu ar fi în drumul itinerariilor obişnuite ale vapoarelor respective. Primim aproape zilnic astfel de încunoştiinţări, dar ele privesc mările dela Miază-Noapte, Extremul-Orient sau Apusul îndepărtat. Despre astfel de pericole pe mările străbătute de vapoarele S. M. R. nici pomeneală.

Astfel stând chestiunea, socotesc tendenţioase şi fără temei, discuţiile de acest soi, prin care s'ar pune la îndoială siguranţa vieţii călătorilor pe vapoarele S. M. R.

In unele porturi de pe coasta Palestinei, Syriei şi Egiptului s'au instituit anumite restricţiuni de control pentru nave şi pasageri. Atât şi nimic mai mult, ca în trecut.

In ce priveşte sporirea salarizării comandanţilor, ofiţerilor şi personalului navigant al vapoarelor noastre, aceasta nu are nici o legătură cu riscurile de scufundare. Nu este decât o consecinţă firească a nouei legiuiri pentru stabilirea unui minimum de salarizare, lege făurită de către guvernul Majestăţii Sale Regelui, în spiritul nouei Constituţii pe care Suveranul a dat-o poporului. O anumită situaţie de inechitate în materie de salarizare a marinarilor civili — cu mult înainte de promulgarea legii — a făcut obiectul atenţiunii d-lui Amiral N. Păiş directorul general al marinei comerciale şi inspector general al porturilor, care marinar şi el, era firesc să aibe ca permanentă preocupare îmbunătăţirea situaţiei acestora. Promulgarea nouei legi i-a dat d-lui amiral Păiş posibilitatea de a transforma în fapt intenţiunile d-sale şi ca urmare, atât armatorii particulari cât şi Serviciul Maritim Român, au revizuit statele de salarii ale personalului navigant, sporindu-le cu 50 până la 100 la sută.

Ridicarea preţului navlului a facilitat şi grăbit transformarea în fapt a acestui deziderat social, astfel că sporirea salarizării, neavând nici o legătură cu eventuala ameninţare a securităţii vieţii celor ce călătoresc pe ape, se datoreşte înţelegerii greutăţilor şi asprimei vieţei de navigator, situaţie pe care d. Amiral Păiş şi d. Comandor G. Constantinescu-Claps, directorul general al S. M. R.-ului, cât şi eu personal, căutam să o soluţionăm în mod cât mai echitabil. Legea minimului de salarii ne-a dat posibilitatea realizării intenţiunilor noastre comune.

De altfel, lipsa de legătură între sporirea lefurilor şi riscurilor, o confirmă de altfel însăşi faptul că toate vapoarele noastre, poştale şi cargoboate îşi urmează regulat, fără nici o abatere, itinerariile dinainte stabilite, pe liniile de navigaţie pe care le deservesc.

Iată situaţia vapoarelor S. M. R. şi cred că nu mai am nimic de adăogat spre a confirma securitatea şi inexistenţa pericolelor pentru vapoarele, pasagerii şi încărcământul navelor noastre.

Cu aceste spuse, a încheiat d. Comandor Ştiubei, socot că marele public, cunoscând situaţia reală a faptelor, nu va da crezare svonurilor necontrolate cari pot face atât de mult rău în toate domeniile.

I. DUPLOYEN

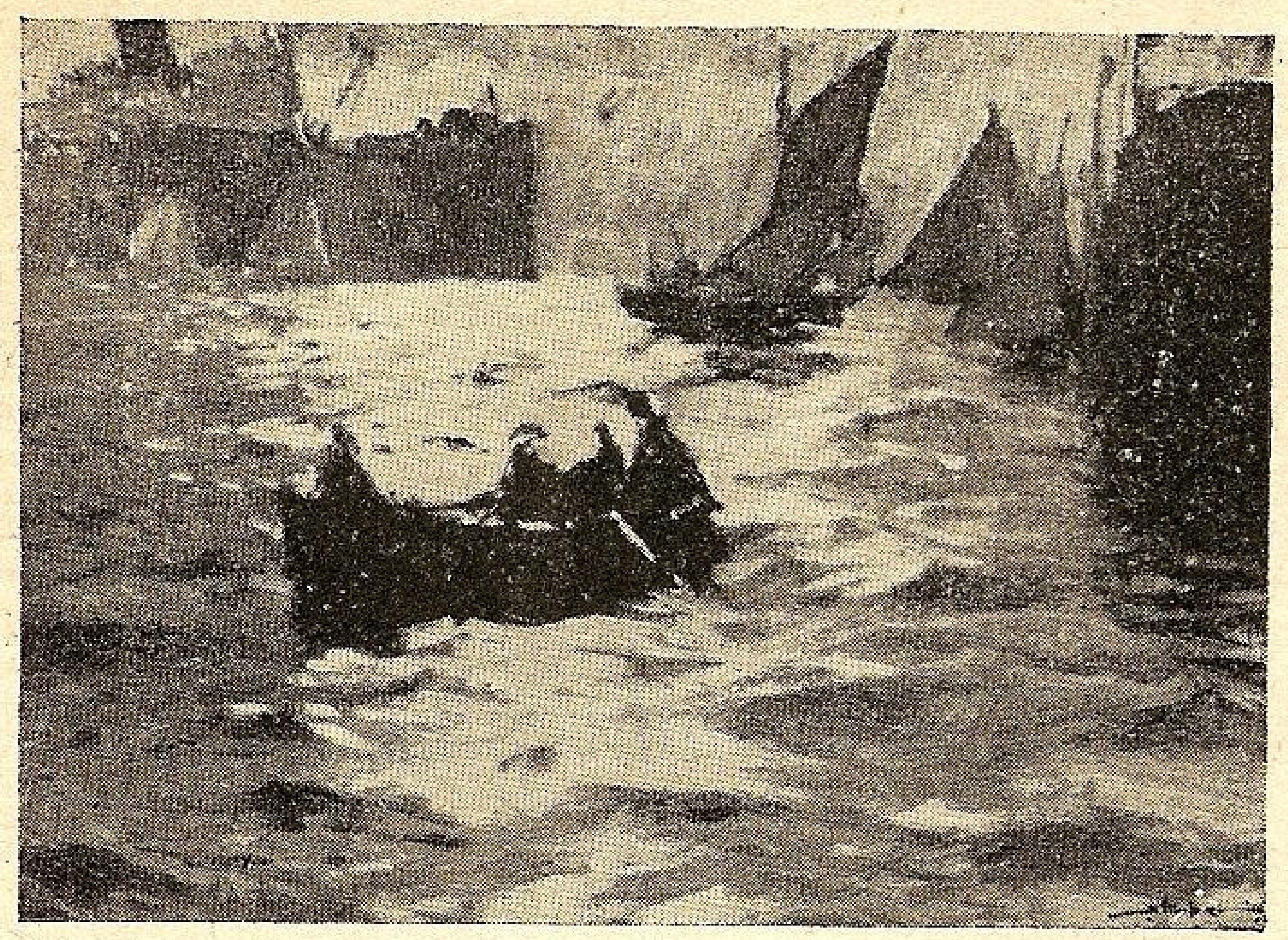
CALITATE ŞI ELEGANŢĂ
IATĂ CE VĂ OFERĂ
ŢIGARETA CAROL II

Carol II
CASSA AUTONOMĂ A MONOPOLURILOR REGATULUI ROMÂNIEI

FUMAŢI
ŢIGARETA
CAROL II

FINEŢEA ŞI AROMA LOR
NEINTRECUTĂ, SATISFAC
PE CEI MAI EXIGENŢI
FUMĂTORI.

ÎNCERCAŢI CHIAR
AZI O CUTIE DE
ŢIGARETE
CAROL II



Poeme Marine

de **Alexandru Bilciurescu**

I) Decor

Vaporul taie plasticul decor,
Purtând pavilionu-i tricolor...

Pe scara orizontului marin,
In pyjama bogată de mătasă,
Un pinguin
Se lasă...

Tăcerile aci au ancorat
Şi'şi picură neturburatul strop;
Uu submarin, în valuri scufundat,
Işi scoate ochiul lung de periscop...

Ca un cuţit tăios, în depărtare
Alunecă ecouri de sirenă...
Şi turburând întinderea, apare,
Făcând senzaţie,

Cu trup masiv de monstru, o balenă
Ce 'mpiedică întreaga circulaţie!...

II) Dimineaţă pe Adriatică

In tunică roz, pe Adriatică
Soarele cu chip sfios răsare, —
Şi, bolnav de-o cronică sciatică,
Vântu 'n cute de văzduh, dispare...

Când în larg o navă matinală
Taie, ferm, covor de mare verde, —
Imbrăcată 'n purpură regală,
Pasărea, spre răsărit, se pierde...

Valurile albe, dantelate,
Tremură pe şoldurile mării,
Şi 'nălţând movile sidefate,
Pleacă în tunelul depărtării...

Sepia obeză — călimară
Plină cu cerneală — trece, brusc,
Turburând oglinzi de apă clară,
Viguros, cu trupu-i de molusc..

III) Amurg pe Mediterana

Săgeţi de zinc străpung Mediterana
Ce 'n purpură regească s'a 'mbrăcat, —
Iar soarelui îi sângerează rana.
Dramatic, de-asfinţit asasinat...

Amurgul varsă liniştea în larg
Şi aprig invadează depărtarea,
Pătând cu întuneric un catarg
De vas comercial ce taie marea.

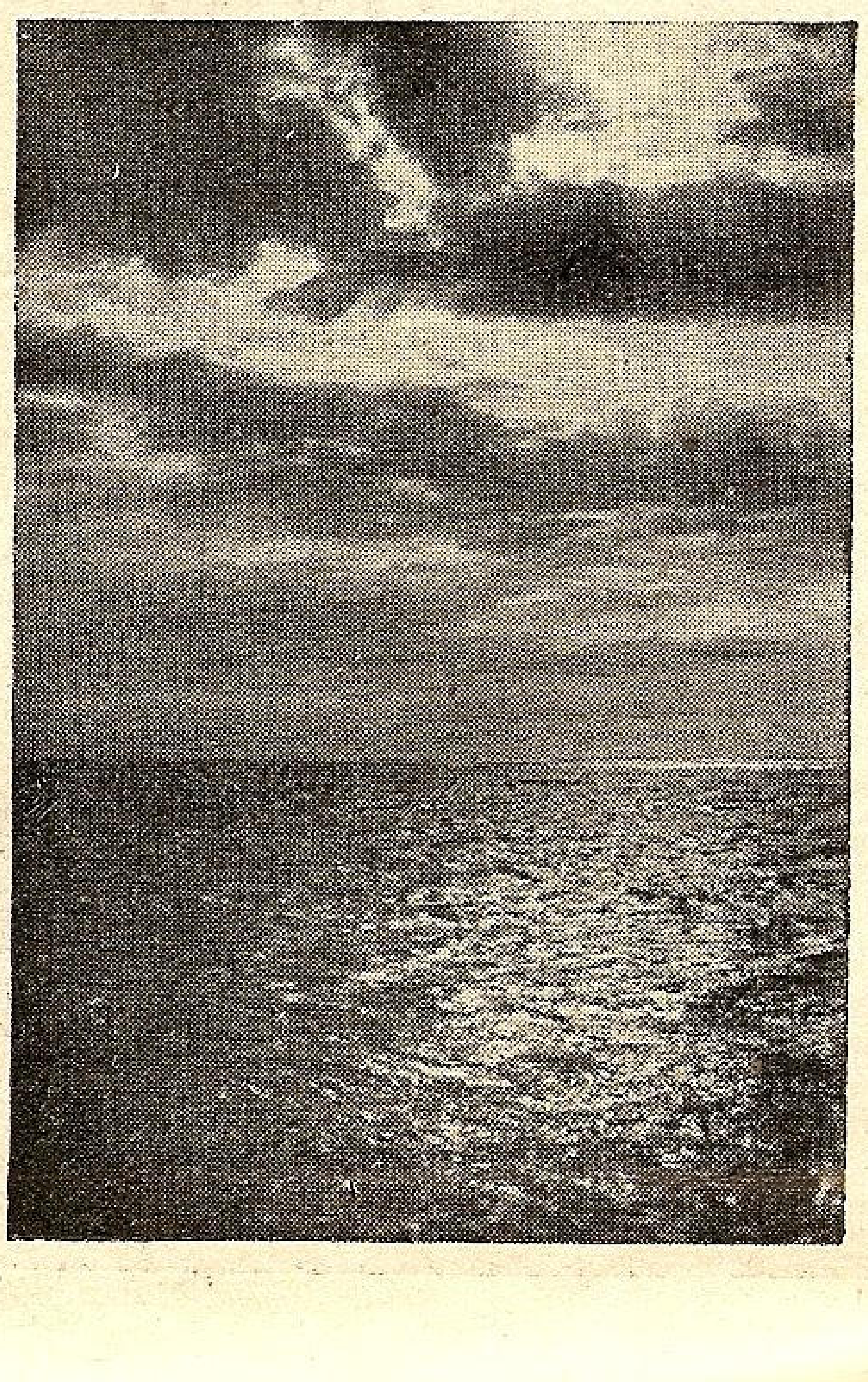
Cohorte de cărbune şi de crep
Acuma ancorară calm în port;
Pluteşte 'n zări, cu trup masiv, un şlep,
Când luna are cap grotesc de mort...

In noaptea ce coboară grav, subit,
Cu trupe sure de 'ntuneric brut,
Se 'ntorc pescarii dela pescuit
Trudiţi şi cu simptome de scorbut...

IV) Miniatură

Soarele-i pirat magnific
Şi al mărilor sultan;
In decorul clar mirific,
Şi-a pus norul drept turban.

Când al brizelor arcuş
A 'nceput să cânte lin,
Sboară 'n alb un pescăruş
Cu aripi de senin.



Recenzii

EUGEN A. PORA: *Migraţiile peştilor euryhalini (anadromi şi catadromi).*

Autorul, doctor în ştiinţele naturale şi asistent universitar studiază problema migraţiilor peştilor, care se observă la toţi peştii, nu numai cei sezonici, mai ales în epoca depunerii icrelor. Una din cauze ar fi salinitatea, cum ar fi la ton sau *lacherdă* în Mediterana şi la *scrumbia albastră* în Marea Neagră. Alte cauze ar fi temperatura, presiunea, curenţii, lumina, oxigenul, etc., cu caracter neconstant, iar cele de ordin fisiologic cu caracter constant,

La peştii eurychalini cauzele sunt de ordin intern, — reproducerea. Unii urcă râurile şi curenţii, — *anadomii* sau *patamotocii*, cum ar fi somonul, morunul, nisetrul, păstruga, scrumbia de Dunăre. Alţii merg cu curentul, — *catadomi* sau *thalastoci*, — tipul fiind ţiparul.

După această studiere a vieţii peştilor migratori, d. Dr. Pora trece la mecanismul de adaptare la medii de salinitate diferită şi la cucerirea de medii noui, iar în încheere, cu grije de pescuitul la noi, autorul spune:

„In America, graţie unui pescuit raţional şi ştiinţific, peştii migratori dau cel mai mare randament economic. Pe când din cauza unui pescuit neraţionalizat şi barbar, somonul a dispărut din Europa, — în America constitue cea mai uşoară sursă de trai.

„La noi, cu tot pescuitul modern care începe să se introducă cu încetul, încă nu am ajuns să epuizăm această mare rezervă. Captura morunului adult ar trebui să se facă numai după depunerea oulelor sau dacă se caută pentru icre, să se reglementeze numărul capturilor şi să se asigure artificial progenitura. Ce perdere mare ar fi dacă 10% din icrele dintr'un morun s'ar cloci în clocitoare artificiale, cu un mare randament şi puii astfel obţinuţi s'ar arunca în apa dulce din care a fost prinsă mama? Dece să secătuim noi o avuţie care trebue transmisă urmaşilor, numai pentrucă lucrăm neraţional, nu ţinem seama de necesităţile fisiologice ale animalului şi vrem deodată să „dăm lovitura?“

„Si trebue subliniat faptul că peştii migratori nu cer nimic pentru creşterea lor, care se face în mare, nu trebue să mergem în larg să-i prindem căci vin ei la noi şi este suficientă o cheltuială foarte mică pentru ca să-i avem în cantitatea care ne trebue.

„Cât nu s'ar putea face la noi dacă s'ar executa fecundaţii artificiale de sturionizi şi puii astfel obţinuţi să fie lăsaţi liberi în cursul Dunării. In lacurile din lungul Dunării s'ar putea face chiar crescătorii sistematice de aceşti peşti, care ar putea alimenta o industrie unică de conserve de Accipenseride, care ar deservi toată lumea“.

„Cât ar costa un laborator ştiinţific care să asigure ţării un venit enorm şi care să rezolve o problemă în suspensie?

„Când vom ajunge să cunoaştem toate condiţiile de mediu ale peştilor. cât şi fiziologia lor complectă, când vom putea repara variaţia unei condiţii de mediu în natură şi în consecinţă cu aceasta să reglăm pescuitul, când vom putea înţelege că numai cu sacrificii mici se poate câştiga o avuţie mare, atunci şi problema migraţiilor va fi rezolvată pentru economia naţională şi pescuitul va fi unul dintre veniturile cele mai însemnate ale Statului“.

RICHARD HUGHES: „**Péril en mer**“.

Indată ce apare un nou scriitor care-şi alege subiectele din viaţa marină, lumea, în frunte cu mai toţi criticii literari, se repede să-l compare cu Joseph Conrad. Conrad este azi maestrul incontestabil al scriitorilor marini; mai mult, este etalonul cu care se măsoară valoarea, posibilităţile unui scriitor marin. Toţi, după Conrad, fac ca el: mai bine ori mai rău.

Dacă şi englezul Richard Hughes intră în această categorie, mai ales cu recenta lui carte „Primejdie pe mare“, nu înseamnă însă că el nu are personalitatea sa.

Autorul nu e la prima sa carte marinărească. In 1927 a publicat primul său roman: „Cyclone sur la Jamaique“, dând prilej criticilor francezi şi englezi să descopere un nou romancier mare, deşi tânăr. Deatunci n'a mai scos nici o carte, şi nici cele două de care pomenesc aici nu-s voluminoase. „Scriu cărţi subţiri pentrucă sunt greoi la scris“, spune însuşi autorul.

Dar dacă e greoi la scris, autorul nu-şi pierde vremea în zadar. Richard Hughes s'a învăţat cu un nărav, care a devenit necesitate: umbla tot timpul pe mare, pe un vas uşor. Il pasiona lumea marinarilor, viaţa pe bord, hoinăreala pe mare. S'a strecurat din curiozitate pe-un vas. Se pare că visurile nu i-au fost desminţite şi-a devenit turist. Realitatea întrecea imaginaţia lui şi a rămas pe vas, ca prieten. Cucerit tot mai mult de viaţa marină, a atins şi ultima etapă a acestor... victime: a început să scrie. Şi a scris până a terminat cartea de azi: „Péril en mer“ pe care o publică în traducere editura Stock din Paris.

Subiectul e vechiu de când lumea. A mai fost tratat de nenumărate ori, poate de toate romanele cu subiect marinăresc. Dar pentrucă în literatură nu interesează **ce** spui, **ci cum** spui, acelaş subiect poate fi reluat la infinit şi totuşi să intereseze, să placă. In asta constă personalitatea unui autor.

E vorba aici de o corabie modernă, înzestrată cu cele mai noui sisteme de rezistenţă şi de siguranţă. Navigând pe marea Antilelor, corabia este prinsă de un ciclon grozav şi vreme de cinci zile vasul şi echipajul luptă cu furia turbată a naturii care nu suferă să-i umble în spinare un vas, cum noi nu suferim o gânganie. Această înfăţişare a furtunii ne aminteşte de „Tifonul“ lui Joseph Conrad (eră fatal să aducem şi pe Condrad!). „Tifonul“ şi „Primejdie pe mare“ se aseamănă prin faptul că urmăresc aceeaşi temă: lupta omului împotriva elementelor dezlănţuite ale naturii. Dar la Conrad, uraganul constitue chiar ritmul cărţii, pe când la R. Hughes ciclonul e doar un prilej ca să ne redea oameni de diferite categorii, în faţa unei primejdii comune, a unei primejdii ce le scoate în evidenţă adevăratul lor caracter, cel inconştient. „Primejdie pe mare“ este o descriere amănunţită, ştiinţifică chiar, a unui ciclon urmărit cinci zile, care târăşte după el o corabie înzestrată cu cele mai moderne instrumente. „Tifonul“ lui Conrad este un tablou impresionant din care se reliefează un singur personaj, căpitanul Mac Wihrr. Furtuna, vasul gata să se scufunde, omul prins de uragan, toate se confundă. Acţiunea are loc acum un sfert de secol, în mările Chinei.

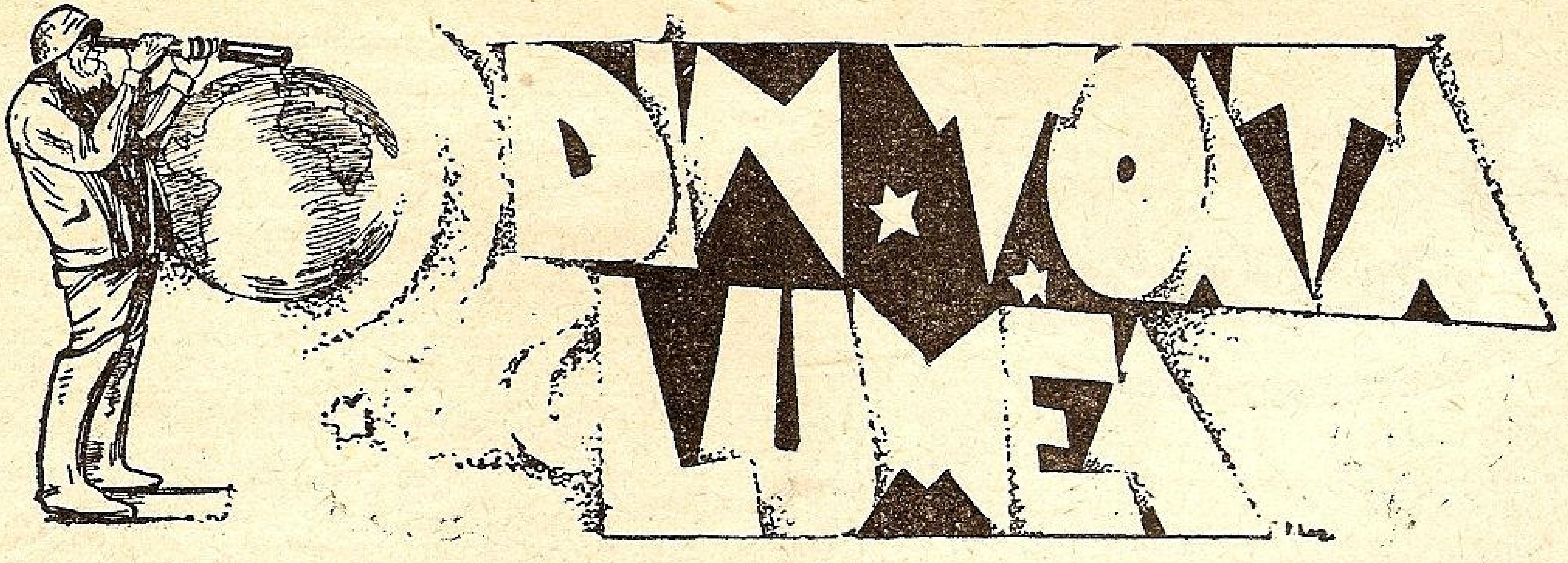
R. Hughes are curajul să trateze deci un subiect atât de banal; dar pune furtuna să lupte **azi**, cu tehnica modernă. Subiectul capătă astfel un aspect cu totul nou, pentrucă nu omul are acum de luptat cu natura, ci aparatele şi instrumentele moderne. Omul e doar spectator şi, cel mult, victimă... Şi când aceste aparate moderne sunt distruse, vasul nu mai e bun de nimic şi omul la fel... Şi-atunci autorul are prilejul, în deosebire de J. Conrad, să ne-arate nu **lupta** oamenilor împotriva primejdiei, ci felul în care oamenii aparţinând la diferite popoare şi diferite categorii sociale, vor **suporta** primejdia, adică totalitatea unor elemente care fiecare în parte ar fi deajuns să caracterizeze, să deosebească pe oameni: foamea, setea, frica, halucinaţia, insomnia... Autorul, cu o experienţă şi o sensibilitate, care ne dovedesc că nu şi-a pierdut în zadar vremea pe mare timp de doisprezece ani, ne zugrăveşte uluitor caracterul şi reacţiunile felurite ale diferiţilor oameni în faţa primejdiei.

Dacă „Cyclone sur la Jamaique“ l-a lansat frumos, „Péril en mer“ l-a consacrat definitiv. E o carte care se impune prin preciziunea faptelor şi observaţiilor; e cartea unui adevărat marinar, a unui adevărat romancier, e opera unui psiholog şi a unui poet.

Are o prefaţă interesantă, de Gérard Boutteleau.

Mai amintesc că cel care a tradus în franceză cartea, pentru ca să fie încredinţat că a păstrat toate datele tehnice ale autorului, a lucrat în colaborare cu căpitanul de marină Albert Féral, care nu e numai de meserie, dar e şi autorul unei lucrări monumentale „Istoria marinei franceze“ premiată de Academia franceză. A putut astfel evita ceeace s'a întâmplat la noi acum câţiva ani, când a apărut o traducere din franceză a unei cărţi cu subiect marinăresc, traducere care era o monstruozitate, prin faptul că traducătorul n'avea habar de termenii tehnici necesari.

MARIUS MIRCU



AMIRALUL GUÉPRATTE

La 19 Noembrie s'a stins la Brest, lângă marea iubită, vice-amiralul francez *Guépratte*, una din cele mai frumoase figuri ale marinei franceze.

Născut la 1856 la Granville şi chemat de o ferbinte vocaţie, la 15 ani, intră în Şcoala Navală, ca la 19 ani să fie locotenent. Cu aceiaşi repeziciune a urcat toate treptele ierarhiei, mereu pe mare, luând parte la toate campaniile.

In războiul cel mare a fost comandantul forţelor navale franceze din Levant şi comandantul flotelor anglo-franceze din Orient, ilustrându-se în special la Dardanele, unde dispreţul de moarte şi iscusinţa sa au făcut obiectul admiraţiei englezilor, cari l'au poreclit *„Fire-Eater"*, — *Mâncător de Foc.*

Amiralul Guépratte

Amiralul Guépratte se afla pe cuirasatul *Suffren*, în atacul cel mare dela 18 Noembrie 1915, în fruntea lui *Gaulois* şi *Bouvet*. Se ştie că *Bouvet* a lovit o mină şi s'a scufundat, *Gaulois* a fost grav avariat iar *Suffreu* a primit un obuz de 240 mm. care a străbătut turela dela mijloc, a ucis toţi servanţii şi a provocat incendierea magaziilor.

După război a fost trecut pentru limită de vârstă în cadrele rezervei, luând până la moarte parte activă în Liga Maritimă Franceză la propagandă pentru desvoltarea marinei în care a servit cu atâta distincţie.

Liga Navală Română se asociază din tot sufletul la doliul Marinei şi al Ligei Maritime Franceze.

PERICOLUL SUBMARIN IN 1917 ŞI 1939

La începutul războiului trecut Germania avea circa 175 submarine disponibile şi mai avea 200 în construcţie.

La începutul războiului actual avea 7 flotile cu un total de 52 submarine, iar în construcţie avea vre'o 20.

Actualele submarine germane sunt de tonaj redus (28 de 250 tone, 16 de 500 tone şi 8 de 740 tone) care le face să nu poată opera la depărtare prea mare de baze, deci sunt apte de a fi mai mult utilizate în Marea Nordului şi Baltică. Numai cele 8 unităţi de 740 tone pot face drumuri mai lungi, ele fiind indicate pentru croaziere în Atlantic.

Submarinele germare au fost o adevărată surpriză pentru aliaţi la 1917 deaceia a fost nevoe să treacă suficient timp până să se organizeze mijloacele de protecţie eficace. In schimb, în prezent submarinul nu mai e o surpriză, mai ales că în răstimp de 20 ani submarinul a progresat cel mai puţin dintre toate armele căci în aceşti 20 ani nu a apărut nici o invenţie senzaţională care să-i mărească posibilităţile militare.

Submarinul astăzi este în imersiune mai încet ca cel mai lent vas de comerţ iar la suprafaţă poate fi distrus de un şalutier armat chiar cu un tun vechi.

Apărarea contra submarinelor se face astăzi mai complect prin navele şi aviaţia de patrulare.

Deasemeni armarea navelor de comerţ a dat bune rezultate.

In Septembrie 1916 Englezii aveau 1749 nave de comerţ armate cu tunuri iar la sfârşitul războiului această cifră ajunsese la 3656.

Intre 1 Ianuarie şi 25 Ianuarie 1917, au fost atacate de submarine 310 nave de comerţ armate defensiv. Dintre acestea, 236 au scăpat, 62 au fost torpilate fără avertisment iar 12 au fost date la fund cu tunul

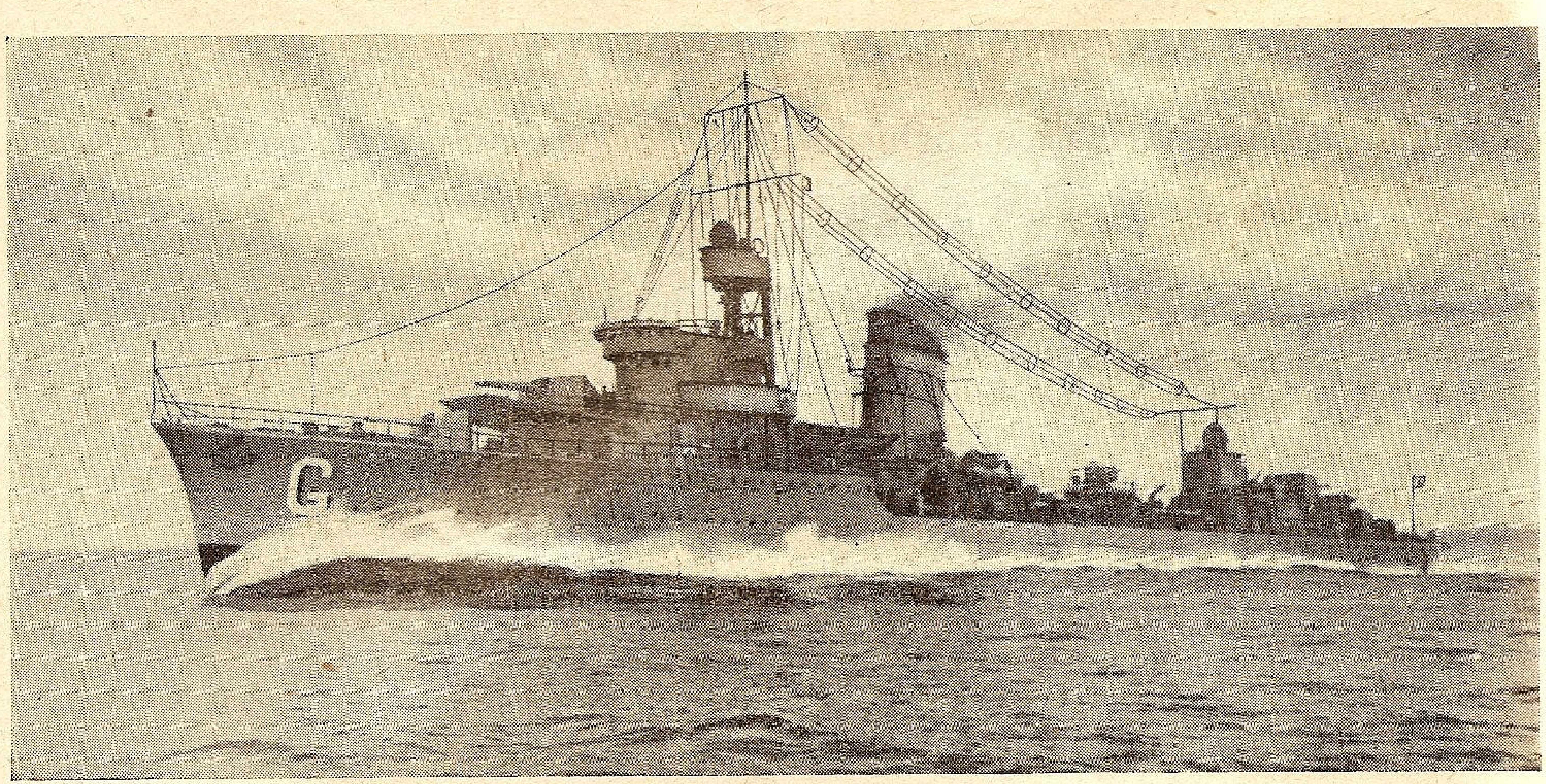
In aceiaş perioadă au fost atacate 302 nave nearmate defensiv; din ele 67 au scăpat, 30 au fost torpilate fără avertisment iar 205 au fost scufundate cu tunul sau cu bombe.

De aci se vede clar că navele de comerţ armate defensiv se pot apăra bine de submarine.

Chiar dacă apar din când în când succese de-ale submarinelor (Courageous, Royal Oak) aceasta nu înseamnă că ele sunt o armă care să aibă cuvânt hotărîtor în acest conflict, pentru că şi mijloacele anti-submarine sunt considerabile şi pe zi ce trece se înmulţesc.

ACŢIUNEA MARINEI POLONE

Tânăra Marină poloneză, care în scurt timp se desvoltase într'un ritm impresionant, avea la declararea războiului o flotă compusă din:



Distrugătorul polon „Grom" care luptă azi alături de flota engleză.

Distrugătoarele *Blyskawica, Grom, Wicher și Burza* de 1320—2144 tone.

Torpiloarele *Kujawiak și Mazur* de 360 tone.

Puitorul de mine *Gryf* de 2250 tone.

Submarinele *Sep, Orzel, Rys, Wilk, Zbik* de 980—1100 tone.

Canonierele *Generol Haller, Komendant Pilsudski* de 342 tone.

Dragoarele *Czapla, Zuraw. Czajka, Rybitwa, Jaskolka, Mowa* de 183 tone.

Canonierele fluviale: *Niedesciguiona, Niezwyciezona, Wilno, Krakov, Horodyszcze, Pinsk, Torun, Warsawa*, de 70—130 tone.

8 nave mici (armate pe Vistula, de 50—80 tone).

30 șalupe fluviale armate.

Nava școală cu vele *Iskra* de 560 tone.

Nava transport *Wilja* de 8720 tone.

Nave tender: *Smok* de 655, *Lech* de 280 tone, *Krakus* și *Wanda* de 55 tone și *Sokol* de 100 tone.

Instrucția ofițerilor și echipajelor precum și moralul lor trebue să fi fost foarte bun după cum se deduce din informațiunile ce le avem asupra activității lor.

Astfel la 1 Septembrie distrugătorul *Wiker* și puitorul de mine *Gryf* se întâlnesc cu 5 distrugătoare germane. Rezultatul luptei: *scufundarea unui distrugător german.*

La 2 Septemb. 8 distrugătoare germane venite din Danzig se luptă tot cu cele două nave poloneze. Rezultatul: *un distrugător german scufundat și altul grav avariat.*

La 3 Sept. cele două nave poloneze sunt atacate în apropriere de peninsula *Hell* de 21 avioane timp de 20 minute. Bateria A. A. de pe *Gryf* doboară 7 avioane. *Wicher* este scufundat iar *Gryf* avariat este remorcat în portul Hell.

La 4 Sept. aviația lansează bombe incendiare asupra navei *Gryf* care arde în port.

Alte trei distrugătoare poloneze ar fi raliat flota engleză în care fac serviciul efectiv în prezent.

Trei submarine, *Sep, Rys și Zbik* s'au refugiat în Suedia avariate și au fost internate împreună cu echipajele lor la *Stokholm.*

Submarinul *Orzel* s'a refugiat la *Talin* (Estonia) dar după 4 zile fuge din port luând și garda estoniană care-l păzea.

Garnizoana din peninsula Hell compusă din circa 3000 marinari sub comanda amiralului *Unrug* a stârnit admirația lumii prin rezistența ei la toate atacurile și bombardamentele efectuate de crucișetoarele *Schleswig-Holstein și Schlesien.*

Apărarea antiaeriană a peninsulei Hell a doborît 37 avioane germane.

Minele poloneze au făcut să sară în aer două nave dragoare germane.

Ultima rezistență poloneză organizată, care a capitulat, a fost această garnizoană marinărească.

Pentru viitor marinarii polonezi și-au creiat o tradiție frumoasă.

GIROPLANELE IN MARINĂ

Perfecționarea mereu crescândă a *giroplanului,* sau a *autogirului,* face ca și acestei aeronave să i se aleagă întrebuințări și misiuni pa care le poate executa, uneori mai bine decât avionul.

Astfel se face că un giroplan este mai potrivit la bordul unei nave, deoarece nu are nevoe să amerizeze ci la terminarea misiunei, va ateriza chiar pe puntea vaporului.

Se speră-deasemeni că giroplanul va fi un dușman de temut pentru submarine, pentrucă datorită faptului că poate să plutească în aer fără să se deplaseze înainte, el poate mai bine observa și ataca un submarin pe când un avion, datorită vitezei mari, trebue să treacă de mai multe ori prin același loc pentru a descoperi ceeace giroplanul descoperă dela început.

Revista franceză *L'Aerophile* vede această realizare astfel: la prova navelor, unde se află mai mult în cazul când flota inamică are nave port-avion, cu loc liber, — stă giroplanul gata de sbor; — dacă a fost anunțat un submarin, atunci el decolează imediat către obiectiv și, după ce se postează în poziție favorabilă, lansează bombele.

Nu peste mult timp anuarele flotelor ne vor anunța în mod oficial intrarea în funcție a acestui nou mijloc de luptă.

ACTIVITATEA ŞI REALIZARILE

Administraţiei Comerciale a Porturilor şi Căilor de Comunicaţi pe Apă (P.C.A.)

(dela 1 Aprilie 1939 până la zi)

Administraţia Comercială a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.), a fost trecută la Ministerul Aerului şi Marinei prin Decretul Lege publicat în Monitorul Oficial din 17 Septembrie 1937.

Această Administraţie cuprinde următoarele Direcţiuni:

DIRECŢIUNEA HIDRAULICĂ, care are în sarcina sa construcţia şi întreţinerea porturilor dunărene, întreţinerea şi semnalizarea şenalului navigabil al Dunării, întreţinerea şi semnalizarea şenalului navigabil al Prutului, editarea zilnică a unei hărţi indicând nivelul apelor pentru uzul navigatorilor, studii hidrografice la gurile Dunării pentru ieşirea la mare etc...

DIRECŢIUNEA PORTURILOR MARITIME are în sarcina sa construcţia şi întreţinerea porturilor de pe litoralul românesc al Mării Negre precum şi semnalizaea acestui litoral, în vederea navigaţiei (faruri, geamanduri, staţiuni radio-goniometrice etc.).

Tot în sarcina acestei Direcţiuni intră actualmente şi construcţiunea portului militar şi comercial dela Taşaul.

Prin Decretul din 12 August 1938, s'a reîncorporat acestei Direcţiuni şi instalaţiunile pentru exportul produselor petrolifere din portul Constanţa (Staţiunea de Petrol).

DIRECŢIUNEA DOCURILOR BRĂILA ŞI DIRECŢIUNEA DOCURILOR GALAŢI cari au în sarcina lor exploatarea şi întreţinerea basinelor, silozurilor pentru cereale, precum şi întregului utilaj (platforme, cheuri, antrepozite, etc.) din aceste porturi.

DIRECŢIUNEA ŞANTIERULUI NAVAL T.-SEVERIN în care se construesc din nou sau se repară vasele Administraţiei Comerciale P. C. A., ale armatorilor particulari sau ale altor autorităţi.

DIRECŢIUNEA SILOZURILOR REGIONALE care are în sarcina sa construcţia — şi mai târziu exploatarea — unei întregi serii de silozuri ce urmează a se construi în porturile dunărene şi în principalele centre agricole ale ţării.

DIRECŢIUNEA DUNĂRII MARITIME. Ca urmare la convenţiunile încheiate între Statul Român şi Statele reprezentate în Comisiunea Europeană a Dunării, în Septemvrie 1938 şi Martie 1939, Administraţia Comercială P. C. A. a preluat în Mai 1939, prin noua Direcţiune a Dunării Maritime, toate serviciile şi atribuţiile technice ale acestei Comisiuni.

* * *

Din scurta enumerare de mai sus a diferitelor Direcţiuni cari compun Administraţia Comercială P. C. A. si a diferitelor lor atribuţiuni, se poate face o sumară idee de activitatea Administraţiei Comerciale P. C. A., precum şi de rolul acestei Administraţii în desvoltarea porturilor şi navigaţiei în România.

Nu vom insista asupra importanţei desvoltării acestora pentru economia naţională. Vom reaminti doar că pentru o ţară, cum este ţara noastră, la care producţia şi exportul se rezumă aproape exclusiv la materii brute sau semifabricate (cereale, petrol, cherestea, sare) cu volum mare şi preţ unitar redus, cari nu pot suporta taxele relativ ridicate ale căilor ferate, calea apei constituie o cale aproape exclusivă de transport.

Pentru documentare amintim că, de exemplu în anii precedenţi, 65% din exportul total al ţării (cantităţi), a trecut prin portul Constanţa. Prin acelaşi port a trecut 40% din totalul exportului de cereale, iar dacă considerăm şi cantităţile ieşite prin portul Giurgiu, exportul de petrolifere al României s'a făcut prin aceste 2 porturi, în proporţie de 95%.

Acest considerabil aflux al mărfurilor româneşti de export spre porturi, necesită o rapidă şi modernă desvoltare a acestora, o continuă îmbunătăţire a căilor navigabile, precum şi o sporire apreciabilă a flotei noastre comerciale.

Din aceste motive, începând încă din 1930 „DIRECŢIUNEA GENERALĂ A PORTURILOR ŞI CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ" care cuprindea pe atunci şi Serviciul Navigaţiei Fluviale Române şi Serviciul Maritim Român şi era pendinte de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, a căpătat o formă de conducere autonomă, care să răspundă mai bine necesităţilor de exploatare comercială a serviciilor sale.

Prin trecerea sa la Ministerul Aerului şi Marinei Administraţia Comercială şi-a menţinut vechea organizare pe baze comerciale şi datorită directivelor primite dela acest Minister s'a inaugurat o nouă epocă de realizări şi activitate.

Totalul lucrărilor de învestire realizate de Administraţia Coomercială P. C. A. dela începutul anului bugetar în curs (dela 1 Aprilie 1939 şi până acum) se ridică la cca. 250 milioane lei:

1. PORTUL „REGELE CAROL II" (fost Taşaul) va fi prevăzut cu un port comercial în care vor avea acces vase comerciale cu un pescaj până la 10 m. Suprafaţa basinelor prevăzute pentru acest port comercial este de 130 ha., iar cea a platformelor de 215 ha. Intrarea este protejată de două jetele de larg cu câte circa 3,5 km. lungime şi de un avantport de circa 600 ha.

Costul total al lucrărilor proiectate (fără clădiri şi utilaj) atinge circa 3,5 miliarde lei.

Lucrările portului „REGELE CAROL II" au început în primăvara anului 1938. Până în prezent s'au făcut ridicările topografice amănunţite ale regiunii, s'au elaborat planurile, s'au făcut expropierile, s'au executat lucrările pregătitoare de linii ferate, şosele de acces, organizarea şantierelor şi carierelor, s'a pocurat utilajul necesa şi s'au executat:

1. 750 m. l. diguri cu un cubaj de 120.000 m. c.
2. 320.000 m. c. dragaje la canalul de acces de 8,00 m. adâncime.
3. 62.000 m. c. anrocamente şi blocuri întrebuinţate la protecţia terasamentelor.

Valoarea lucrărilor executate pentru acest port dela 1 Aprilie 1939 până în prezent, se ridică la suma de 111.400.000 lei.

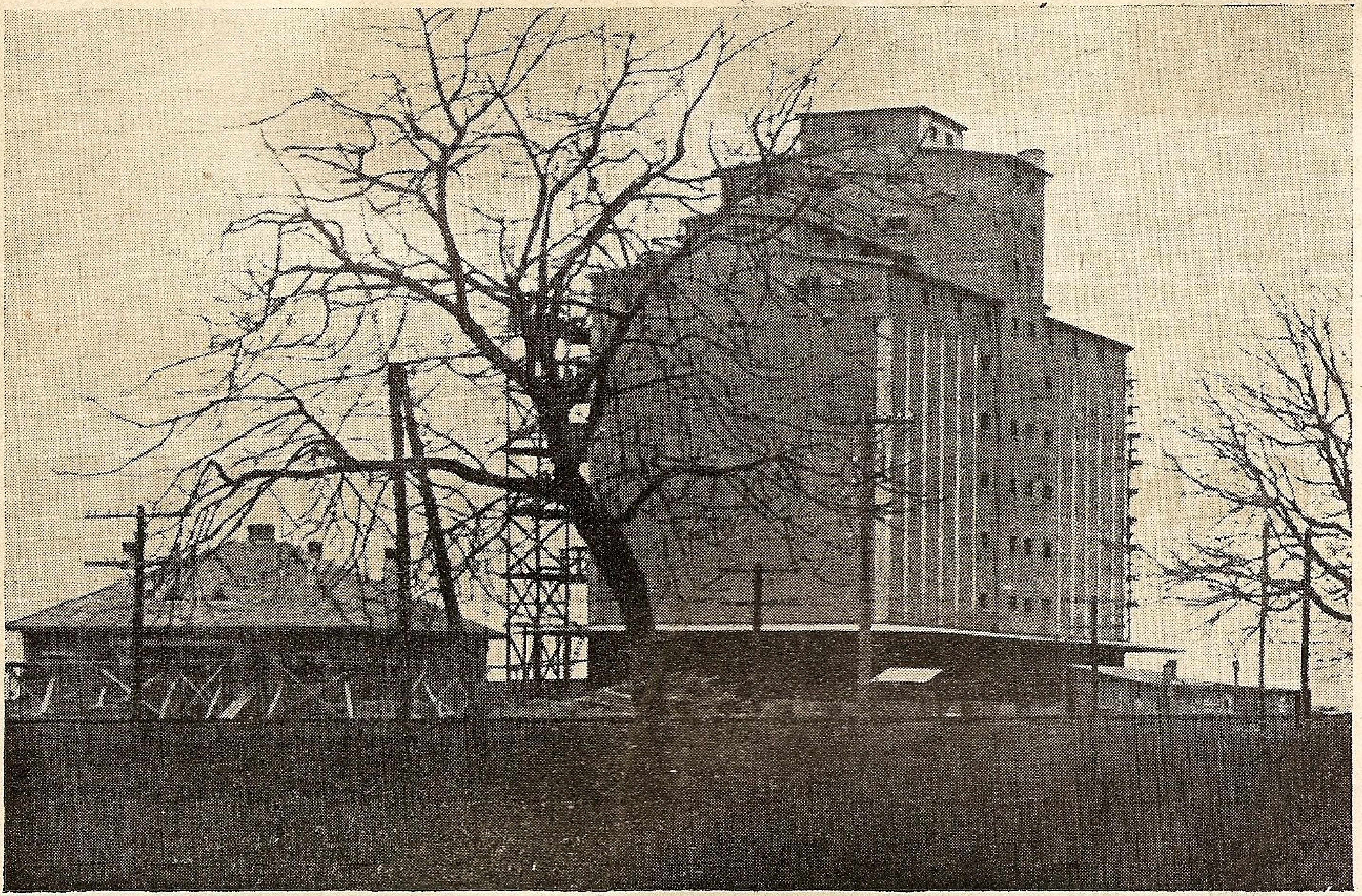
2. CONSTRUCȚIA SILOZURILOR REGIONALE. In luna Aprilie 1938, Administrația P. C. A. a început studiul proiectelor acestor silozuri, precum și a clădirilor anexe și adică : centrala electrică, pavilioane de locuințe, cazarmă de lucrători, etc.

La 4 Decemvrie 1938, s'a pus la Buzău, în prezența d-lui Ministru al Aerului și Marinei, General Adjutant Paul Teodorescu, piatra fundamentală a întregei rețele de silozuri a României.

Pentru păstrarea și condiționarea cerealelor, se construesc în toată țara 80 silozuri cu o capacitate de cca. 500.000 tone.

Aceste solozuri se construesc în două tranșe.

Totalul angajamentelor contractante în afară de lucrările ce se execută în regie de Administrația P. C. A. se ridică la cca. 1 miliard pentru prima tranșă și 1,5 miliarde pentru tranșa II-a.



Silozul din comuna Ianca

Silozurile din tranșa I-a sunt în număr de 34, având o capacitate totală de cca. 200.000 tone. Construcțiunea lor se găsește în general într'o fază foarte avansată ; 9 din ele vor fi terminate până la închiderea campaniei în curs, urmând ca în timpul iernii să se monteze mașinile, astfel încât în primăvara anului 1940, vor putea fi puse în funcțiune.

Aceste silozuri sunt construite în următoarele puncte și au capacitățile specificate :

Lehliu	5000	tone
Ianca	8000	„
Urziceni	6000	„
Sighireanu	4000	„
Ghimpați	5000	„
Mărculești	4000	„
Căzănești	6000	„
Dudești	4000	„
Făurei	6000	„
TOTAL	48000	tone

Restul silozurilor din tranșa I-a vor putea fi puse în funcțiune înainte de strângerea recoltei viitoare.

Silozurile din tranșa II-a sunt în număr de 46 având o capacitate totală de cca. 300.000 tone.

Lucrările de fundație ale acestor silozuri, exceptând cele din sudul Basarabiei și Banat, au fost începute încă din toamna aceasta.

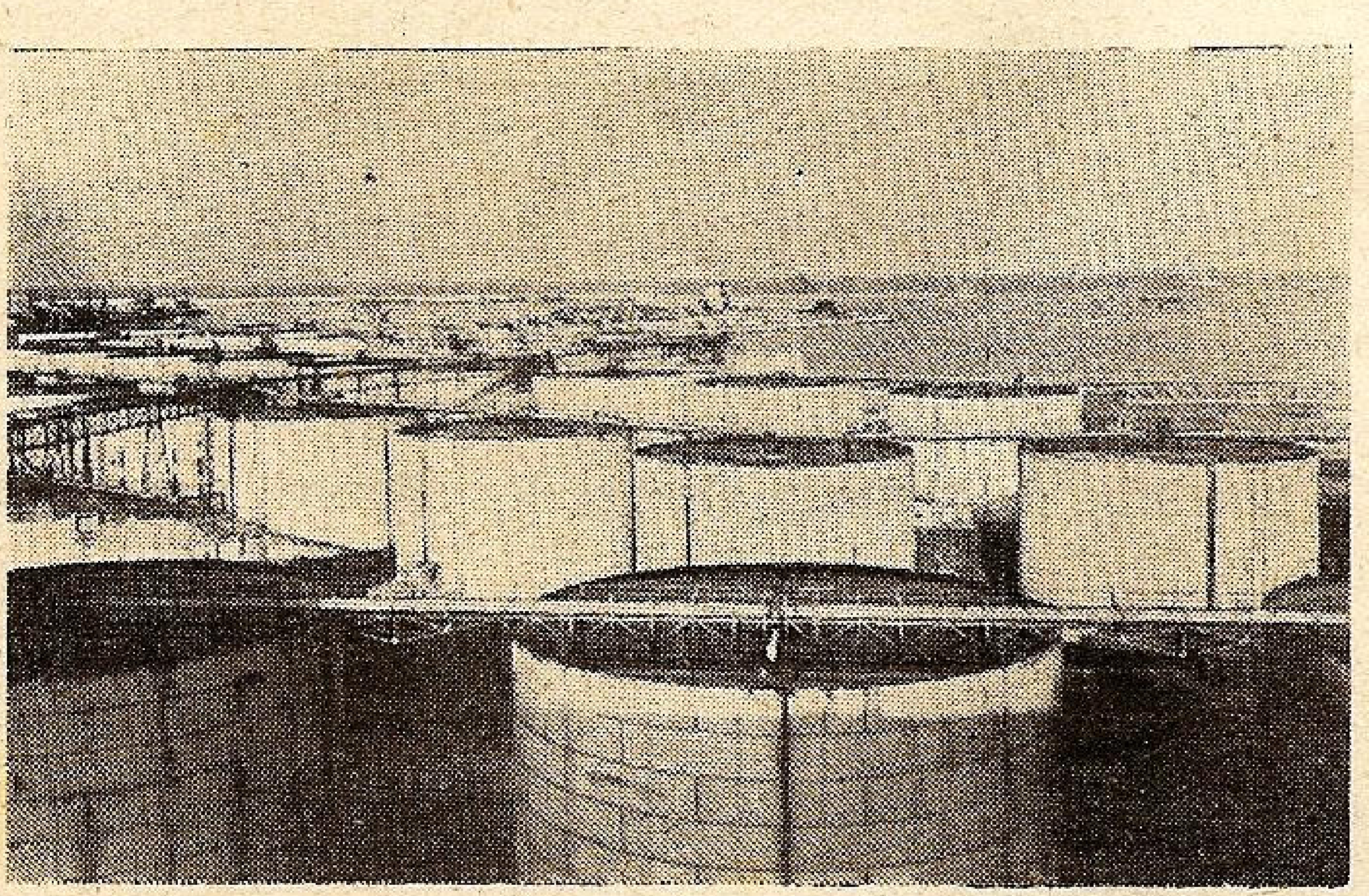
Silozurile din tranșa II-a vor fi gata în toamna anului 1940.

3. LUCRĂRI EXECUTATE DE DIRECȚIUNEA DUNĂRII MARITIME. Noua Direcțiune creată, încadrată în întregime cu personal technic și administrativ românesc, continuă întreținerea sectorului Dunării Maritime și a ieșirii la mare prin brațul Sulina, executând în acesoluțiunii definitive a eșirii la mare.

Pentru menținerea adâncimilor șenalului navigabil, lași timp ridicări hydrografice și studii pentru stabilirea s'au executat dela luarea serviciului în primire, până azi :

100.428 m^3 dragaje la gura Sulinei,
91.280 m^3 dragaje pe braţul Sulina,
100 m. l. jetele duble, în prelungirea celor existente.

Afară de acestea s'au făcut lucrări pentru dirijarea curentului şi consolidarea farului dela Ceatal Ismail, reparaţiuni şi renovări la parcul de vase, s'a început amenajarea unui aeroport la Sulina, etc.



Bazinul de export al produselor petrolifere din Constanţa

4. LUCRĂRI IN PORTURI ŞI COMPLETĂRI DE UTILAJ. Cele mai importante lucrări s'au executat în portul Constanţa. Valoarea acestora se ridică la cca. 42 milioane lei. Din lucrările executate cităm : supraînălţarea estacadei silozurilor pentru sporirea debitului de predare a cerealelor la vapoare, lucrările de construcţie a Bursei de Cereale, Căminului Marinarilor, Clădirii de Administraţie dela Staţia de Petrol, precum şi executarea instalaţiunilor de desprăfuire la magaziile cu silozuri, apoi construcţia nouilor ateliere ale Şantierului Naval şi procurarea unui nou grup electrogen pentru Uzina Portului.

Din lucrările executate în porturile dunărene (44 milioane lei), menţionăm construcţia Gării Fluviale din portul Giurgiu, pentru traficul local şi internaţional de călători (cca. 20 mil. lei), precum şi lucrărie pentru amenajarea zonei petrolifere din acelaşi port.

Apoi alimentările cu apă potabilă a platformelor porturilor Giurgiu, Olteniţa şi Calafat şi construcţia de platforme şi pereuri în porturile Călăraşi, Silistra, Chilia Nouă, etc.

Pentru porturile Reni, Calafat şi T.-Măgurele s'au procurat uscătoare de porumb cu debite variind între 8-10 vag./24 ore.

Pentru Docurile din Brăila şi Galaţi s'au procurat motoare şi grupuri electrogene noui (cca. 6 mil. lei), iar pentru Şantierul Naval din T.-Severin, s'au procurat utilaj nou şi s'au făcut învestiţii de cca. 8,5 mil. lei.

In fine amintim şi ratele, în valoare de cca. 16 mil. lei pe care Ad-ţia Comercială P. C. A. lea plătit în comptul Direcţiunii Navigaţiei Fluviale Române pentru procurarea a 10 şlepuri, două tancuri motoare şi două şlepuri motoare.

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Felicitări de Anul Nou

Liga Navală a transmis M. S. Regelui, Augustul ei Preşedinte activ următoarea telegramă:

M. S. REGELE
Palatul Regal Bucureşti

In numele comitetului şi membrilor Ligii Navale Române, respectuos prezint Majestăţii Voastre creştineasca şi străvechea urare românească: Să trăiţi Majestate, mulţi şi fericiţi ani, într'o domnie cât mai lungă şi glorioasă, iar Pronia Cerească, prin înalta înţelepciune şi calda dragoste regească, pentru toţi cetăţenii ţării, să reverse belşug asupra întregului nostru popor, care să fie purtat de flamurile navelor româneşti peste cât mai depărtate mări şi ţări.

Să trăiţi Majestate. Să trăiască Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia.

Vice Preşedinte L.N.R.
AMIRAL COANDĂ

La care M. Sa a binevoit a răspunde:

Mulţumirile Mele Ligii Navale Române, pentru caldele urări.

Sănătate! CAROL R.

De asemenea şi d-lui general adjutant Paul Teodorescu, Ministru Aerului şi Marinei.

Toţi membrii Ligii Navale Române, prin mine, vă exprimă cele mai călduroase urări de bine şi sănătate, de noul an începător, dorindu-vă îndelungată şi spornică viaţă, spre a o închina, ca şi până acum, şi în viitor, departamentului ce conduceţi, din care marina şi Liga Navală Română să se bucure de statornicul sprijin real ce continuu îi acordaţi.

Vice Preşedinte L.N.R.
AMIRAL COANDĂ

Inzestrarea Armatei

La adresa Ligei prin care facem cunoscută hotărirea Comitetului Central de o subscriere de 300.000 lei pentru înzestrarea armatei, s'a primit următorul răspuns:

Domnule Preşedinte,

Am primit scrisoarea Domniei Voastre din 19 Decembrie 1929, prin care ne faceţi cunoscut că Liga Navală Română, în dorinţa de a contribui la înzestrarea scumpei noastre armate, a subscris bonuri în valoare de 300.000 lei.

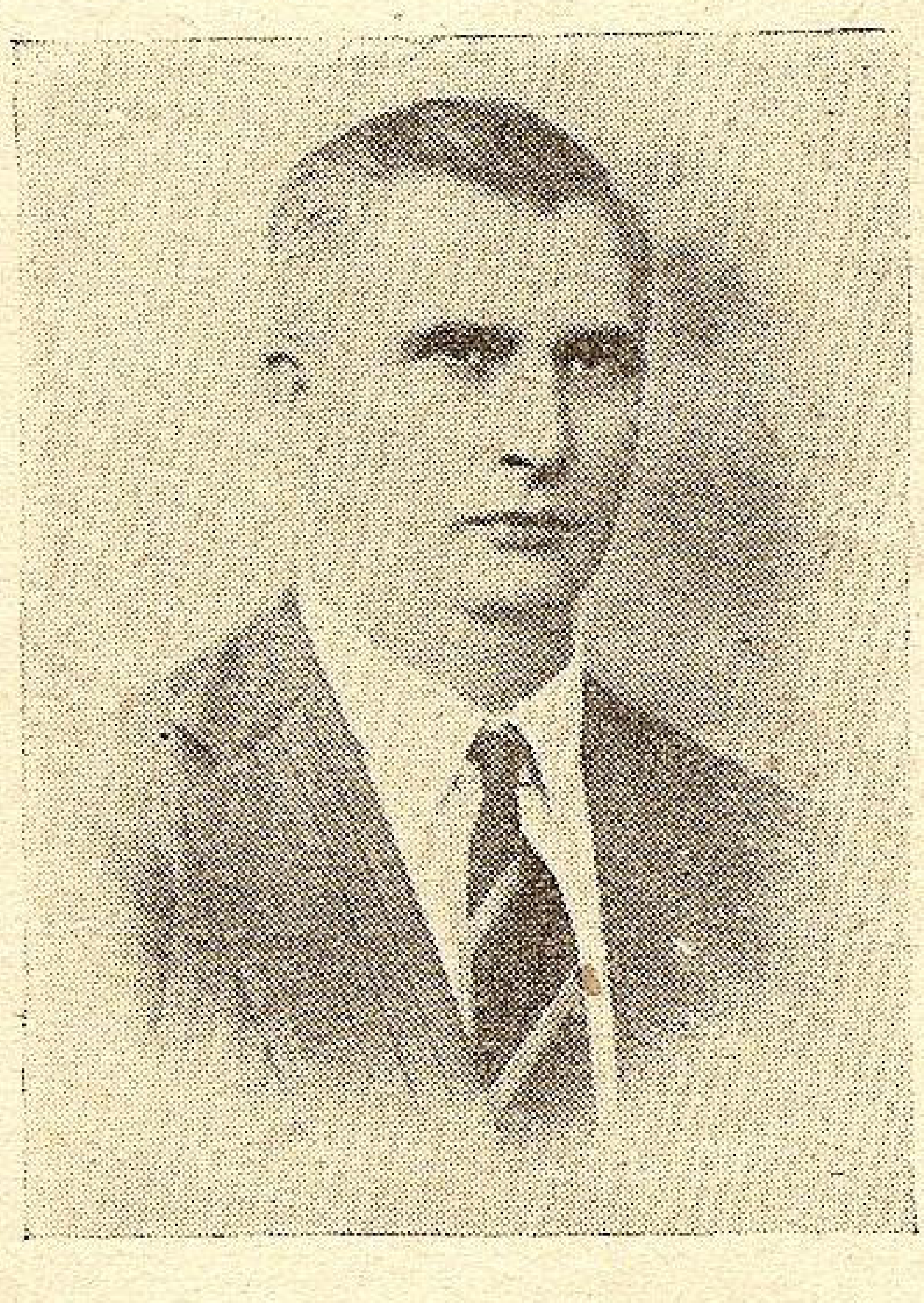
Ţin să vă exprim cele mai vii mulţumiri pentru gestul Domniei-Voastre patriotic atât de spontan şi a primi expresiunea celor mai distinse sentimente.

Ministrul Aerului şi Marinei
General Adjutant (ss) P. TEODORESCU

Pierderea vaporului „Sandu"

Flota noastră de comerţ a înregistrat o dureroasă pierdere: vaporul *Sandu* s'a înecat în drum dela Varna spre Constantinopole. Din echipaj nu au scăpat de cât 4 membri, cu siguranţă cei cari, fiind de cart, se aflau pe punte. Au pierit în valuri atât comandantul, căpitanul de lungă cursă *Al. Dumitriu*, proprietar al vasului şi şeful mecanic, Lt. C-dor *Mârza Simion*.

Dumitriu Alexandru, — „Sandu" pe scurt, ca şi vaporul care i-a servit de coşciug, — a început cariera de tânăr, ca simplu marinar pe vaporul „Turnu Severin". Cum marinarii noştri sunt foarte căutaţi de armatorii străini, s'a îmbarcat pe nave engleze, pregătindu-se în acelaş timp şi pentru brevetele de ofiţer şi căpitan de lungă cursă. Apreciat, a fost multă vreme secund, — căci nefiind englez nu putea lua comanda, — pe vasele unei companii care naviga în apele Chinei. De acolo a trecut secund pe tancul „Steaua Română", pe vremea când se chema „Emil Georg von Stauss", avea echipaj englez şi pavilion român. Apoi a fost numit comandantul celui mai mare vapor românesc, „Oltenia", de unde s'a retras după câţiva ani, spre a deveni armator şi comandant pe propriul său vas, ca şi d. căpitan Vlasopol.



Căpitanul Dumitriu Alexandru

Un căpitan încercat, deci adevărat lup de mare.

Lt. comandorul mecanic *Mârza Simion*, român basarabean, era provenit din marina imperială rusă. Un foarte priceput şi inimos mecanic, după ce a eşit la pensie din marina militară, a fost numit şef mecanic pe „Steaua Română". Plecat de aci, marea l-a chemat şi s'a îmbarcat ca fostul lui comandant.

Dumnezeu să-i odihnească pe amândoi, ca şi pe toţi cari au pierit odată cu ei la postul de onoare.

Naufragiul se datoreşte faptului că vasul a fost supra încărcat, după ce a scăpat de controlul organelor căpităniei portului Constanţa. Prins de furtună în acea noapte tragică, s'a răsturnat, fără a mai da răgaz celor din cabine să se poată salva.

Marinarii au perdut un mare prieten

GRIGORE TRANCU-IAȘI, — „conu Grigore“ pentru intimi, — membru de onoare al Ligii s'a stins după o muncă istovitoare până la risipire închinată mai ales celor mici,. celor umili, celor oropsiți.

Incă din liceu și-a dat seama că ramurile de producție ale țării, — comerțul și industria, — trebuesc naționalizate, pe vremea când, printr'o ciudată mentalitate erau considerate ca degradante, bune pentru străini sau codacii gimnaziilor. A intrat în școala comercială, și a debutat ca contabil.

† Gr. L. Trancu-Iași

Paralel însă cu serviciul care-i da pâinea, a urmat liceul, a luat bacalaureatul, și-a dat licența în drept, apoi la maturitate doctoratul, ajungând profesor la Academia de Inalte Studii Comerciale, ministru al Muncii, — minister al cărui creator a fost.

Om al muncii și al datoriei, și-a însușit o bogată cultură, care făcea ca conversațiile, conferințele, discursurile lui să fie gustate pentru nuanța poetică.

Dar mai presus de toate avea o inimă largă, ale cărei valuri se revărsau spre cei de jos. L'am cunoscut întâia oară la școala pe care o făcuse împreună cu regretatul Pastia la Galați pentru muncitorii din port, adunând în jurul său câțiva marinari, ca amiralul Boerescu, — pe atunci căpitan, — Jean Bart, Gionson și alții.

Dragostea aceasta până la risipire l'a hotărât să creeze ministerul Muncii, care în special se îngrija de buna stare materială și morală a muncitorimii: cantine muncitorești, căminuri muncitorești, asigurări muncitorești, — infirmerii muncitorești, — de unde au răsărit și progresat marile instituții de azi: Asigurările Sociale, Muncă și Voe Bună, etc.

Se mândrea că a potolit atâtea greve fără jandarmi, fără mitraliere, numai cu cuvântul său personal sau al inspectorilor delegați, dând dreptate celui care cu adevărat o avea.

Legile întocmite de el au trecut chiar oceanul, mi-au fost cerute de marinari americani să le aplic și sunt cunoscute sub numele de *„legile Trancu-Iași“*.

Pentru marinari și muncitorii din port, cu adevărat oropsiți ai soartei, avea o deosebită dragoste, fiindcă îi cunoscuse la Galați. In toate porturile mari stau, poate fără să-i pomenească numele, biblioteci și căminuri, care scoteau din cârciumi sau din cluburile otrăvitoare de pe vremuri, pe acești necăjiți ai soartei și fizicește și materialmente de vătafi și agenți propagandiști deveniți milionari. Imi reamintesc de gruparea „Ion Creangă“ din Constanța, a cărei bibliotecă era cercetată chiar și de curzii și armenii hamali-cărbunari în port, bibliotecă înzestrată de Trancu-Iași cu cărți în valoare de 20.000 lei.

Dar Academia de Export și Import din Galați? Școala Comercială cu caracter maritim? Și câte altele pe care nu le cunosc.

E drept că a avut și mână bună în alegerea ajutoarelor: domnii Cunescu și Stănescu, cari înțelegându-i mărețile planuri și înflăcărați de avântul lui, au dus lupta pentru ridicarea celor nevoiași chiar când fluctuațiile politice i-au lipsit de creator.

Nu putem a-i face biografia completă, ci ne mărginim a spune că prin stingerea lui Trancu-Iași, pe care Liga l'a proclamat membru de onoare încă dela întemeere, muncitorimea în general, marinarii în special, au perdut un mare, bun și devotat prieten.

Domnul să-l odihnească!

MOȘ DELAMARE

Conferințele Ligei Navale

In ziua de Joi 25 Ianuarie orele 18 (6 p.m.) în sala Fundației Universitare Carol I, vor începe conferințele Ligii Navale, ciclul *„Inițierilor Marinărești“* și vor continua în fiecare Joi,

Vor vorbi:

25 Ianuarie, *C. Amiral Negru:* „Din aspectele mării și din viața marinarilor pe întinsul apelor“.

1 Februarie, *Comandor Steriopol:* „Dunărea și Marea Neagră făuritoare și întregitoare de neam“.

8 Februarie, *Comandor Cristescu:* „Marea ca isvor de inspirație în poezia românească“.

22 Februarie, *Căpitan Condeescu*“ Technica și tactica artileriei în luptele navale“.

29 Februarie, *Vice Amiral Bălănescu:* „Technica și tactica navelor submarine“.

7 Martie, *Ing. Al. Lupașcu:* „Cu Nelson la Trafalgar“.

14 Martie, *Avocat Dr. Virgil Vasiliu:* „Marina Comercială și propășirea țării“.

Omagierea d-lui Prof. Nedioglu

La omagierea distinsului profesor şi director al liceului „Gh. Şincai", d. Nedioglu a binevoit să mulţumească astfel:

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Cu adâncă emoţie am primit diploma de membru permanent, insigna şcolărească, flamura L. N. R. şi colecţia pe anul curent a revistei „Marea Noastră", pe care aţi binevoit să mi le oferiţi, cu prilejul sărbătoririi mele după 35 de ani de activitate şcolară. Ele-mi sunt cu atât mai scumpe, cu cât sunt însufleţit de cea mai caldă iubire pentru marea şi marina noastră, încă din copilărie.

Mulţumindu-vă din tot sufletul pentru onoarea ce mi se face astfel, vă rog să binevoiţi a primi expresiunea sentimentelor mele de recunoştinţă şi de deosebit respect.

(ss) GH. NEDIOGLU
Str. Roma, 63

Comitetul central

(Şedinţa de Luni 18 Decembrie 1939)

D. **amiral Coandă,** deschide şedinţa, rugând pe d. comandor Negulescu, secretarul general al L. N. R., să dea desvoltare punctelor enunţate în ordinea de zi.

D. comandor Negulescu arată datele, în acest an, la care s'a întrunit consiliul de direcţie al L. N. R. şi anume la: 27 Martie, 2 şi 22 Mai, 5, 12, 19 şi 26 Iunie, 9 Octombrie 1939.

Citeşte numele membrilor din comitet cari părăsind Capitala, urmează a fi înlocuiţi: d-nii comandori Alex. Bărdescu, August Roman, N. Christescu, lt. colonel A. Gheorghiu (P. P.) şi prof. V. Mihăilescu (pensionat). In locul acestora, sunt propuşi şi cooptaţi d-nii comandori Preda Fundăţeanu, C. Steriopol, Eug. Săvulescu şi lt.-colonel Atanase Ştefănescu din partea inspectoratului P. P.,

a) **Liga subscrie la înzestrarea armatei.**

D. Amiral Coandă arată că faţă de **legea pentru autorizarea emisiunii de bonuri pentru înzestrarea armatei,** Liga Navală Română nu poate să nu răspundă la apelul patriotic al guvernului, îndreptat, în aceste vremuri apăsătoare, către toţi cetăţenii Ţării. Ca atare, s'a gândit să subscrie bonuri în valoare nominală de 300.000 lei (treisute mii lei), din fondul de rezervă pe care Liga îl are la Cassa de depuneri şi consemnaţiuni, în valoare de 730.000 lei.

Membrii comitetului, în unanimitate şi cu entuziasm, aprobă această propunere.

D. comandor Stoianovici, propune ca comitetul central să aprobe ca şi filialele să subscrie la bonurile de înzestrarea armatei.

D. Amiral Coandă mulţumeşte că şi membrii comitetului central gândesc în acelaş consens cu conducerea L. N. R., de oarece s'a dat o circulară către filialele din ţară, ca şi acestea să subscrie 50 la sută din fondul de rezervă şi excedentul bugetar pe 1939.

b) **Bugetul L. N. R. pe 1940**

D. comandor Negulescu dă citire anteproectului de buget al L. N. R. pe anul 1940, care se ridică la 1.720.000 lei la venitul şi cheltueli.

Iau cuvântul d-nii comandori Nedelcu, Sion şi Inginer Iliescu-Brânceni.

D. comandor Nedelcu propune ca salariul lunar al secretarului general să fie sporit la 15.000 lei, deoarece d. comandor Negulescu merită această recompensă, prin munca fără preget pe care o depune, zi cu zi, pentru continuu progres al activităţii Ligii.

D. comandor Negulescu se opune, arătând că mijloacele Ligii nu pot îngădui această sporire.

D. inginer Iliescu-Brânceni susţine această sporire; dar, fiindcă însuşi d. comandor Negulescu declară că Liga nu dispune de alte venituri decât cele arătate în anteproectul bugetului prezentat, oferă D-sa Ligii suma de 25.000 lei, ca, în acest chip, d. comandor Negulescu să aibă un salariu de cel puţin 12.000 lei lunar.

Membrii comitetului aplaudă gestul d-lui inginer.

D. amiral Coandă mulţumeşte d-lui inginer Iliescu-Brânceni pentru donaţiunea făcută Ligii şi conform art. 10 din statut, comitetul central îl proclamă membru donator. Gestul acesta, învăluit în tot ce omeneşte se poate numi nobleţă şi generozitate, va fi adus la cunoştinţa adunării generale din 1940, spre a servi drept pildă pentru a fi imitat şi de alţi membri.

Comitetul aprobă bugetul L. N. R. pe 1940.

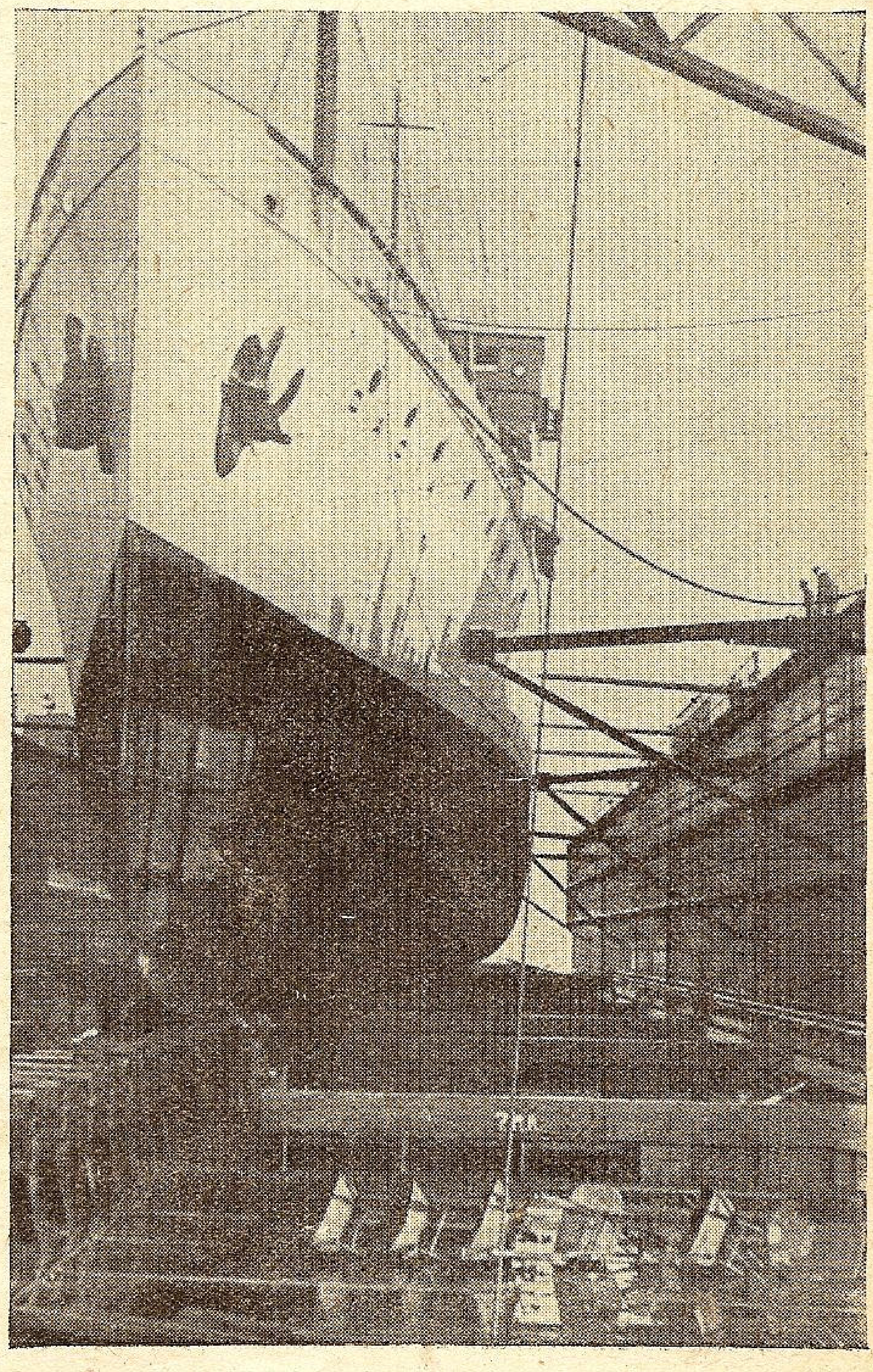
II. DIVERSE

a) **Convocarea făcută de M. A. M.**

D. amiral Coandă comunică că domnul ministru general-adjutant Paul Teodorescu a convocat ,la minister, o adunare intimă, aşa cum s'a arătat în numărul trecut, în ziua de 13 Noembrie 1939.

Ca rezultat al acestei extreme bunăvoinţa d-lui ministru general Paul Teodorescu faţă de Ligă, pe care, în dorinţa de a o ajuta, pe viitor, a delegat pe d. c. amiral Păiş să ia contact direct cu conducerea centrală a L. N. R., spre a vedea şi constata nevoile de care Liga va avea trebuinţă pentru o cât mai intensă propagandă, care să fie desvoltată pe întreaga ţară, în folosul marinei. D. c. amiral Păiş, perfect convins de necesităţile bugetare ale Ligii, şi-a însuşit memoriul justificativ, alcătuit de noi, în vederea sprijinului bănesc dela M. A. M. şi a înaintat către d. ministru general Paul Teodorescu un proect de organizare al Ligii Navale Române. Bineînţeles, acest eventual sprijin ar decurge dela 1 Aprilie 1940.

De altfel, adaogă d. amiral Coandă, domnul ministru general



Vaporul „Dacia" pe docul plutitor din Constanţa (Vezi articolul, Activitatea P. C. A., pag. 30).

Paul Teodorescu şi-a arătat sentimentele sale faţă de Ligă şi în scris, dovadă stă rezoluţia pusă pe adresa, ce i-am trimes, după serbările de „ZIUA MARINEI", care au avut loc în toată ţara, comunicându-ne textul soluţiunii D-sale, astfel:

„Sunt foarte fericit de a afla că rezultatele au fost aşa de satisfăcătoare, Liga Navală Română poate conta oricând pe sprijinul ministerului aerului şi marinei."

c) **Incheierea subscripţiei „Mircea".**

D. comandor Negulescu comunică comitetului că L. N. R. a cerut la M. A. M. să dispună a trimite un delegat spre a face verificarea subscripţiei pentru strângerea fondurilor trebuitoare navei-şcoală „Mircea". Această verificare a fost făcută de d. maior-intendent Panu Octavian, din serviciul controlului M. A. M., care a încheiat un proces-verbal la data de 22 Noembrie 1939.

D. comandor Negulescu prezintă corespondenţa respectivă, şi citeşte procesul-verbal încheiat de d. maior Panu: din care reese că până la data de 20 Noembrie 1939 s'a calectat 5.660.736 lei, bani depuşi la M. A. M. prin cassa de depuneri, contul 207, la „fondul naţional al marinei".

Din totalul de 5.000 liste de subscripţie, s'au înapoiat la Ligă 2234 au rămas în alb şi s'au predat Prefecturii Poliţiei şi 1454 n'au fost înapoiate şi ,deci, considerate ca pierdute, după cum s'a publicat şi în „Monitorul Oficial" Nr. 293/18.XII.1939.

Comitetul ia cunoştinţă de această expunere.

d) **Premierea locotenenţilor Botez şi Copaciu.**

D. comandor Negulescu arată că L. N. R. a adresat felicitări tinerilor camarazi marinari, locotenenţii Călin Botez şi Constantin Copaciu, pentru lucrarea lor „ABECEDARUL MARINARULUI", oferindu-le diploma şi un modest premiu de 2.000 lei, la care care autorii au răspuns printr'o frumoasă scrisoare. Dă citire ambelor acte.

D. v. amiral Bărbuneanu comunică membrilor comitetului că cei doi locotenenţi vor primi şi din partea M. A. M. câte 10.000 lei ca premii.

Comitetul ia cunoştinţă de această premiere.

e) **Concertul Lupescu.**

D. comandor Negulescu aduce la cunoştinţa comitetului rezultatul obţinut dela concertul dat de d. Alex. Lupescu, prim-bariton la Opera Română din Bucureşti, care a avut loc în sala „Dalles", în seara zilei de 25 Noembrie 1939, la care a conferenţiat d. profesor universitar N. Daşcovici, vorbind despre „Misiunea Ligii Navale Române", concertul având concursul orchestrei Radio dirijată de d. Th. Rogalsky. Rezultatuln moral a fost foarte mare, iar cel material de 10.000 lei, depuşi la casieria L. N. R.

Comitetul ia cunoştinţă de acest rezultat.

f) **Sărbătrirea d-lui prof. Nediooglu.**

D. comandor Negulescu comunică membrilor că în ziua de 17 Decembrie 1939 a reprezentat L. N. R. la sărbătorirea d-lui profesor Gh. Nedioglu, fostdirector al liceului G. Şincai din Capitală, cu ocaziunea pensionării.

Comitetul aprobă această frumoasă recompensă binemeritată d-lui prof. Nedioglu.

g) **Conferinţele L. N. R.**

D. comandor Negulescu citeşte numele conferenţiarilor şi titlul conferinţelor care se vor ţine în iarna 1940.

D. amiral Coandă arată că nemai fiind nimic la ordinea zilei, mulţumeşte d-lor membri, pe care îi roagă a trimite gândul tuturor pentru M. S. REGELE CAROL II.

Rugăm pe toţi membrii L. N. R. a comunica de îndată ce nu primesc revista şi mai ales a ne face cunoscută ori ce schimbare de adresă, fie centralei, fie filialelor pentru a se putea lua măsuri ca expediţia să se execute fără întârziere.

In fiecare lună ne sosesc înapoi o mulţime de reviste cu specificarea „adresantul mutat fără adresă" sau „necunoscut la adresă".

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PERSOANĂ MORALĂ ȘI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre e drumul Dunării spre marea largă..."
[illegible]

DIRECTOR:
Dr A. NEGULESCU

RIDICAREA MARELUI PAVILION NAȚIONAL LA PICUL NAVEI ȘCOALĂ „MIRCEA"

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE AP

663

ANUL IX — No. 2-3 FEBRUARIE—MARTIE 194

AR 2-3/1940

Noul vice-preşedinte al Ligii Navale Române

Comitetul Central al Ligii Navale Române, în şedinţa dela 7 Februarie 1940, a ales cu unanimitatea voturilor ca vice-preşedinte al Ligii Navale Române, în locul amiralului Ioan Coandă, încetat din viaţa în ziua de 19 Ianuarie 1940, pe d. c. amiral-adjutant Nicolae Păiş.

Desigur, la această alegere comitetul a avut în vedere că locul ocupat de amiralul Coandă, a cărui personalitate întrunea în cel mai înalt grad ideea de reprezentativitate, de erudiţie şi practică marinărească, de autoritate, ca unul ce a avut înalte demnităţi în administraţia Ţării, de creştinească bunătate, — însuşiri cari, toate laolaltă, l-au făcut iubit şi stimat de toţi cei ce l-au cunoscut, se cuvenea ca urmaşul lui să fie tot o personalitate cu pozitive afirmaţiuni de trecut şi făgăduitoare pentru viitor.

D. amiral adjutant Păiş a îmbrăţişat arta marinărească fiindcă din liceu a dovedit aptitudine şi înclinare către ştiinţele matematice, ce au multă aplicaţie în marină şi fiindcă îşi simţea sufletul răscolit de acea chemare, spre orizonturi cât mai largi, pe care numai marea, cu nostalgia şi farmecul nesfârşitului ei, le poate da.

A urmat şcoala de aplicaţie a marinei, din Constanţa, fiind clasificat întâiul între colegii săi. A luat toate gradele erarhiei marinăreşti la alegere. Cei mai vârstnici vedeau cum din ce în ce se accentua, la acest distins ofiţer, pasiunea marinărească şi acea diversitate şi complexitate de frumoase însuşiri sufleteşti, care îl desprindea din generaţia lui.

La 1913 a fost trimis în Italia unde, după ce a urmat, cu succes, cursurile Şcoalei superioare de artilerie, a fost ambarcat, pentru practică, pe navele de război italiene *Ferucio* şi *Amalfi*.

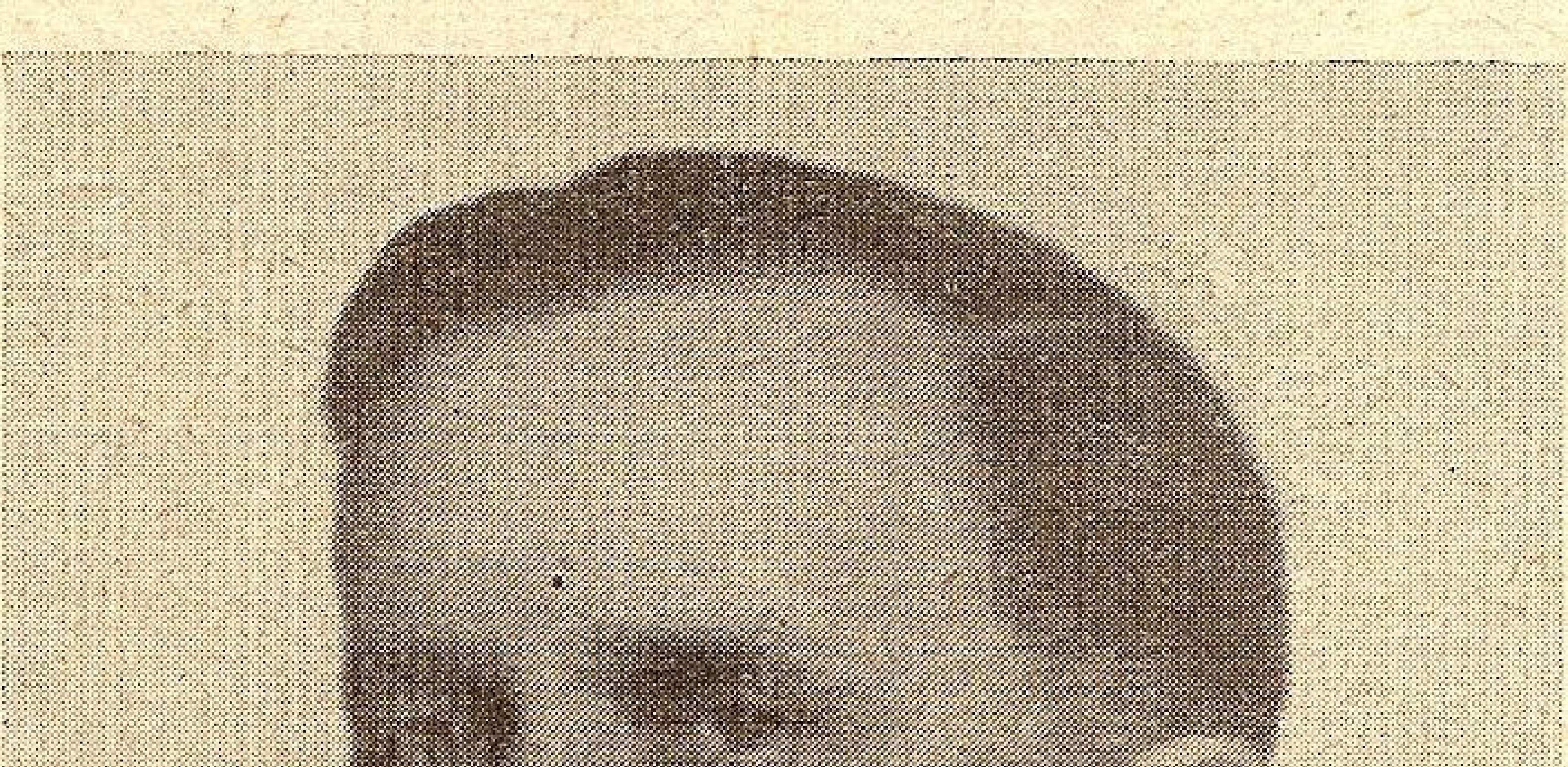
Incă de tânăr a văzut şi a înţeles că pregătirea pentru războiul modern a ostaşului în general şi a ofiţerului în special, nu trebue să se mai facă pe baza că luptătorul să fie considerat un automat dus de regulamente, care tocmai în momente grele şi hotărîtoare îl lasă la propria-i iniţiativă şi hotărîre, ce nu le poate găsi înlăuntrul lui de automat — a îmbrăţişat atunci părerea că orice luptător trebue considerat ca o fiinţă conştientă, volutivă şi pregătită ca atare.

In acest spirit a format ofiţerii şi marinarii ce i-au trecut sub comandă. Şi acestui fapt se datoreşte că în partea doua a războiului de reîntregirea neamului, a făcut, în câteva luni, dintr'un improvizat batalion de marină, o unitate disciplinată, cu o desăvârşită pregătire şi cu acel avânt, fără de care nu se poate câştiga izbânda în război.

A luat parte cu acest batalion la apărarea frontului Deltei, în contra invaziei germano-bulgară, precum şi la acţiunea contra armatei ruse bolşevizate, în regiunea Ismail-Chilia-Vâlcov.

La 1920, a fost trimis să urmeze şcoala superioară de război navală dela Paris, unde, pe lângă ştiinţa conducerei războiului naval, a avut prilejul să prindă de la cei mai erudiţi şi autorizaţi marinari ai Franţei, tot ce este lumină şi doctrină navală trasă din învăţamintele marelui război.

A fost dela 1926—1931 adjutant regal, întâi al M. S. Regelui Ferdinand şi apoi la Regenţă, în care calitate a putut vedea atâtea lucruri referitoare la conducerea



D. C. AMIRAL-ADJUTANT N. PĂIŞ
VICE PREŞEDINTELE L. N. R.

Ţării, ce i-au fost de mare folos la formarea personalităţii sale.

A fost după aceasta, câţiva ani, şef de stat major al Marinei Regale, în care timp a infiltrat, acestei arme, multe lucruri bune, din spiritul său luminat şi hotărît.

La 1933, după cererea ministerului comunicaţiilor, a fost detaşat ca inspector al navigaţiei şi porturilor, iar la 1936 a demisionat din cadrele active ale Marinei Regale, trecând în rezervă. Cei ce îl cunosc bine, au înţeles că dorul de a îmbrăţişa câmpuri de activitate mai largi, şi de a putea înfăptui lucrări cu caracter mai pozitiv şi mai de folos Ţării, la determinat la acest act al său.

D. General-Adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei recomandă alegerea d-lui Amiral-Adjutant Păiş ca Vice-Preşedinte al L. N. R.

Ca inspector al navigaţiei şi porturilor, iar după înfiinţarea ministerului aerului şi marinei, ca director al marinei comerciale, a lucrat cu toată stăruinţa, să facă cunoscut forurilor conducătoare ale Ţării, care este rostul marinei comerciale pentru noi, şi ce desvoltare trebue să i se dea, ca ea să devină cu adevărat un factor de contribuţie în economia naţională a României.

Fiind licenţiat în drept şi cunoscător al dreptului maritim, o revăzut toată legislaţia noastră maritimă, rămasă foarte înapoiată tocmai din cauza că nu-şi găsise încă competenţa necesară. şi a pus această anacronică legislaţie în concordanţă cu tot ce este mai juridic şi mai aplicativ în dreptul internaţional maritim.

A românizat echipajele navelor sub pavilion român, schimbând acel faimos articol, ce dăinuia de 50 ani, şi care prevedea că din echipajul navelor noastre, două treimi puteau să fie străini şi numai o treime români; astăzi, pe toate navele la catargul cărora fâlfâie pavilionul nostru, echipajele sunt în întregime române. A stabilit norme şi a întocmit legi, care armonizează interesele atât de diverse şi contrare ale tuturor factorilor şi activităţii maritime: producător, exportator, agent maritim, armator şi marinar care cu toţii erau la dispoziţia funcţionarilor căpităniilor de port şi mai cu seamă a speculaţiei politicianismului partidic de altădată.

A reprezentat România în multe congrese şi conferinţe de navigaţie, şi mai cu seamă la acele ale înţelegerii Balcanice, la care, ca preşedintele secţiei C. O. M. G. B., în 1938 şi 1939, a dovedit mult tact şi o perfectă cunoaştere a chestiuniler dezbătute, apreciată de străini.

Dela 1933, când, din înalta iniţiativă şi sub Augusta Preşedinţie activă a M. S. Regelui Carol II, s'a înfiinţat societatea de salvare a naufragiaţilor în apele teritoriale Româneşti, a făcut parte din comitetul de direcţie, iar dela 1937, ca administrator-delegat al acestei societăţi, s'a făcut simţită contribuţia sa la buna aşezare a operei de sublim umanitarism a salvării naufragiaţitor.

La 1938 a fost ales preşedinte al federaţiei române de sporturi nautice, tocmai pentrucă puterea sa de a realiza era dinainte cunoscută cercurilor conducătoare ale sportului român şi aici, într'un an a reuşit să dea mare avânt sportului nautic, creind, în toată ţara, cluburi nautice, cari vor creia la rândul lor acel dorit spirit marinăresc.

Aceasta este cartea de vizită a domnului c. amiral-Nicolae Păiş, pe baza căreia comitetul central al Ligii Navale l-a ales vice-preşedinte, — alegere pe care o găsim bine chibzuită şi o salutăm cu cu cea mai deplină satisfacţie.

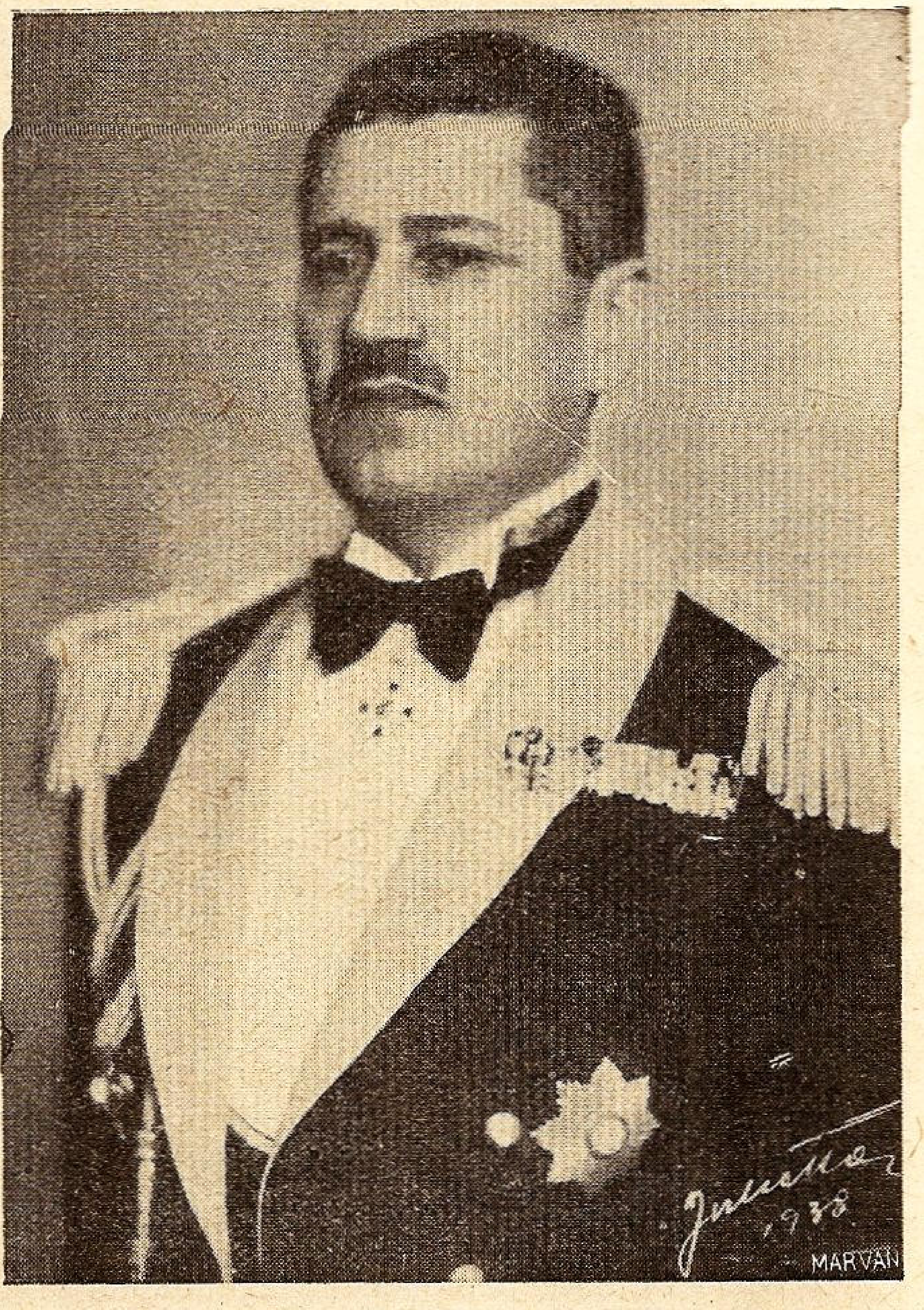
Şi cum personalitatea d-lui c. amiral-adjutant Păiş, care este încă în plină ascensiune şi afirmaţie, poate fi caracterizată, — o mare putere de a înţelege, de a voi, de a hotărî, precum şi o nespusă dorinţă de a înfăptui lucruri bune şi folositoare instituţiilor la conducerea cărora este chemat, — avem nu numai nădejdea dar şi siguranţa că Liga Navală Română, sub Inalta prezidenţie activă a M. S. Regelui Carol II, şi cu puterea de realizator a noului ei vicepreşedinte, va izbuti să-şi îndeplinească, cu adevărat, menirea de puternic organ de propagandă marinărească.

D. Contra-Amiral N. Păiş mulţumind comitetului central pentru alegere.

Rostul marinei în viața națiunii

Conferință ținută în cadrul Asociației Scriitorilor Militari. Monument de realizări prezente și viitoare, încununarea năzuințelor și străduințelor generațiilor de „coloși", cari văd azi visul lor împlinit: o marină la înălțimea nevoilor Țării și calitățile marinarilor.

de
General Adjutant
PAUL TEODORESCU,
Ministrul Aerului
și Marinei



D. General Adjutant Paul Teodorescu
Ministrul Aerului și Marinei

Pentru o țară care are o singură poartă, o singură ieșire, legătură cu marea este de cea mai mare importanță, trebue să fie păstrată tot timpul, pe când la o țară cu multe puncte de eșire, pierzându-se câteva dintre dânsele, legătura cu exteriorul tot mai există. Deci pentru noi apare foarte evident ca această legătură cu exteriorul să nu fie niciodată pierdută, de unde *importanța Marinei militare și Marinei comerciale pentru noi.*

Această importanță a fost ea văzută întotdeauna în țara noastră?

Istoria ne arată că nu. In timpurile mai depărtate cunoaștem o perioadă de glorie, aceia a marinei moldovenești. După aceia vremuri de eclipsări totale pentru ca, în timpuri mai apropiate nouă, sub Regele Carol I, să renască marina noastră.

După scurta înflorire de sub generalul Maican, se constată iarăși o eclipsă, pentru ca în zilele noastre să trecem din nou la o reluare și un progres, care în curând își va arăta toate roadele lui.

Din ce cauză a fost această curbă cu ridicări și coborîri?

Aceasta nu se datorește unor oameni, ci mediului ambiant, românului nostru, atașat pământului care îl ocrotește. El a fost mai puțin atras de apă, cum a fost în țările care și-au găsit existența prin apă.

Conducătorii și precursorii marinei noastre, apar în acest mediu ca niște *izolați*. Marina noastră nu este cerută și făcută de cerințele unui popor întreg.

Nu oamenii, conducătorii de pe acea vreme erau vinovați, ci mediul înconjurător. De aceia, chiar dacă realizările lor n'au fost așa de mari, ei apar ca niște *coloși* pentru istoria marinei noastre.

Dar pentru noi apare Marina, nu cum s'a crezut până acum, ci ca un ce foarte necesar existenței naționale.

Domnilor, cred că nu greșim dacă proporționăm așa cum am proporționat Aviația la necesități terestre și necesități aeriene, toată Marina la lungimea litoralului nostru. Plecând dela această dată foarte sigură, noi am găsit care trebue să fie forța Marinei noastre militare.

Am făcut pentru aceasta un plan zis „Plan naval".

Acest plan naval are două ipoteze: una mai mică și una mai mare; depinde de timpul de desfășurare.

Ce fel de vase se cuprind în acest plan al nostru?

Un lucru care este foarte cunoscut. Vase de toate categoriile de suprafață și submarine. Vasele mari sunt mai ieftine de cât cele mici. Așa bunăoară pentru un vas mare costul este de 115 lei tona, pentru vasele mici este de 770 lei tona. Costul technic poate fi însă mai mare astăzi.

Unde găsim explicația?

Vasele mici sunt mai complicate. Ne trebuesc mai multe pentru acelaș serviciu pe care îl face un vas mare.

In planul nostru naval am ținut seama de aceasta și am găsit că 3/4 din materialul existent ne poate face încă serviciul cu condițiunea să fie revizuit. Am spus și este foarte posibil ca acest plan să nu se poată face numaidecât. El are nevoe de un timp și atunci am împărțit planul nostru maxim și minim, în planuri de posibilități. Ceiace putem avea într'o scadență și ceiace putem avea din trei în trei ani, ca să putem pune ceva în operațiune.

Domnilor, de multe ori s'a spus că există tendința a se da o prea mare desvoltare Marinei noastre.

Nu se poate reprezenta o categorie de vase printr'un singur vas. Prin urmare însăși unitatea cea mai mică care poate exista și cu care se poate face ceva are nevoe de mai multe exemplare. Când se spune un singur exemplar dintr'o categorie, noi trebue să arătăm că nu este suficient, căci unul nu este disponibil, altul poate fi avariat. Trebue ca într'o unitate să fie cel puţin 3—4 exemplare [1]).

In privinţa fabricării acestui material, concepţiunea noastră a fost de a face totul în ţară pentru a desvolta cât mai repede o industrie de marină. Momentan nu putem face faţă la tot ce ne trebue.

Am recurs la două expediente:

Noi construim vase în ţară la Şantierele navale de la Galaţi unde nu se făceau decât bărci şi vaporaşe, pentru a se trece dintr'odată la fabricaţie de submarine, deci la aparatul instrumental naval cel mai greu de construit şi putem afirma fără nici un fel de laudă că noua organizaţie a şantierelor navale dela Galaţi constitue pentru ţara noastră o nouă epocă, căci de câţiva ani cunoaştem şi o industrie de marină.

Aceste şantiere navale care au găsit o primă comandă, vor trece în curând la o altă comandă.

In afară de Şantierele navale dela Galaţi, mai avem un arsenal de reparaţii şi care ne-a făcut toate renovările materialului mai vechiu.

In afară de aceste fabricaţii şi operaţiuni în ţară, noi ne-am adresat la mai multe ţări pentru a avea în timpul cel mai scurt tot materialul necesar: Anglia, Franţa, Germania. Comenzile au fost efectuate: trei torpiloare noui. Altele sunt în curs de darea comenzilor.

Pentru ca industria noastră să fie mai complectă, vom trece la o secţiune de fabricaţie Diesel. Vom începe întâi cu un atelier de reparaţiuni, ca apoi să trecem la o secţiune de fabricaţie în ţară.

FORMAREA PERSONALULUI

In privinţa formării personalului, am adoptat aceiaşi metodă ca şi la aviaţie. Să-i facem întâi o bază care să plece dela tineret şi dela masă. Ne-am adresat la Străjeri, ne-am adresat la Premilitari, pentru a face centre prin care să se formeze deja viitorul soldat de marină. Ne-am adresat la sporturile nautice, pentru ca pe întreg cuprinsul ţării să se dea naştere la o ambianţă de formare a spiritului marinăresc. Inceputurile noastre ne dau rezultatele cele mai satisfăcătoare. Am avut, ca şi în aviaţie, foarte multe cereri de voluntari şi mulţi candidaţi la şcolile noastre.

In afară de această bază, avem şcolile unde se pregătesc ofiţerii mecanici, şcoli de specialitate de tot felul. Avem elevi la Şcoala superioară de Răsboi. Numărul în unele categorii s'a încincit, număr necesar pentru încadrarea cadrelor viitoare.

Fiecare categorie şi-a format un număr pentru navele care vor veni mai târziu.

Pentru pregătirea elevilor şcolilor navale, în lipsa unui liceu naval care să creieze acea ambianţă necesară, am făcut la Mamaia un mic centru, unde am invitat pe elevii Liceului Militar. Au fost întreţinuţi de noi, au făcut eşiri la mare, au cunoscut vasele.

In afară de aceasta am creiat rezerva marinei, educându-i prin aceiaşi lege care s'a făcut la Aviaţie.

Domnilor, cea mai mare înlesnire în pregătirea acestui personal, a fost aducerea nouei navei şcoală „Mircea".

Se ştie de către toţi marinarii vechi, ce a însemnat bricul „Mircea" pentru formarea spiritului marinăresc numit *„spiritul Mircea"*.

Această navă — şcoala nouă „Mircea", va forma pe cei tineri în aceiaşi măsură cum a format vechiul bric pe bătrâni.

Anul acesta, „Mircea", împreună cu toate şcolile, a făcut o călătorie foarte importantă împrejurul Mediteranei. Dacă n'am fi fost ameninţaţi de împrejurările actuale, s'ar fi făcut o călătorie chiar până în America.

Rezultatele acestui voiaj au fost din cele mai bune. Toţi elevii ca şi profesorii şi instructorii, au venit refăcuţi cu altă cultură decât cea cu care au plecat.

Vom urma mai departe pentru spiritul marinăresc şi pregătirea de răsboi.

In ceiace priveşte pregătirea de răsboi a unităţilor, ne interesează ansamblarea lor în unităţi.

Am putut să constat atât la unităţi de mare cât şi la Dunăre, această pregătire care se vede la tragere. Intr'adevăr, tragerile dela Dunăre au fost din cele mai bune, executate cu cea mai mare precizie.

In afară de aceasta, mai este nevoe şi de o altă pregătire care pentru noi lipseşte în parte şi care se va creia.

Aşa ne-am gândit la un *geniu de Marină*. Acest geniu să cuprindă pontonierii la fluviu, toată apărarea fixă, transmisiunile.

Este nevoe de aceste organizări pentru a avea în condiţiunile cele mai bune, personalul care să încadreze unităţile respective. Ne-am gândit la creiarea unei *Infanterii Marine*. Delta nu poate să fie apărată de orice infanterist. Trebue o instrucţie specială, trebue încadrată cu oameni care cunosc toată situaţia în amănunţime.

Vizăm pentru moment, această pregătire specială pentru Deltă. Această unitate va da naştere la altele, cari vor servi pentru apărarea litoralului.

In fine, cu desvoltarea artileriei de coastă, care va număra mai multe unităţi, vom desvolta puterea şi potenţialul Marinei noastre.

BAZA NAVALĂ

Ca şi la aviaţie, este nevoe de o echipare a teritoriului, a litoralului, echipare care s'ar putea împărţi în două:

— depozite, ateliere;

— o bază navală, echipare absolut indispensabilă Marinei.

Asupra acestei chestiuni au fost o mulţime de discuţiuni.

A fost considerată de cei dela uscat ca ceva extraordinar.

Domnilor, ce este această bază navală?

Este, ceiace este pentru o căruţă un şopron, pentru automobil garajul, pentru avion hangarul. Aceasta este baza navală pentru o marină. Nu este posibil ca să avem o Marină, atât militară sau comercială, fără o bază în care vasele să se poată adăposti, alimenta, repara.

După o mulţime de cercetări dealungul litoralului, s'a ajuns la un punct, care ar îndeplini condiţiunile cele mai avantajoase pentru o bază navală. Aceasta va fi şi pentru Marina de răsboi şi pentru Marina comercială. Ea constă în amenajarea unui lac, cu o lungime de cca, 10 km., amenajarea ante-portului şi tăierea istmului care separă lacul de mare.

Această lucrare ar cere, după studiile noastre, trei miliarde şi jumătate, în afară de toate construcţiile din jurul lui.

Să nu ne sperie aceasta. Până în prezent pentru aviaţie am cheltuit două miliarde, însă avantajele construirei acestei baze sunt enorme.

In momentul de faţă la Constanţa, vase de comerţ de toate categoriile sunt amestecate cu vase militare. Dacă armatorului X îi place o dană, i se dă. Comerțul primează. Pentru a vă da seama de aceasta, v'aș spune că la un moment dat am fost oprit de a mă apropia de un port militar străin la 5 km. pe când la noi orice aparat fotografic poate înregistra toată aparatura care se găsește pe un vas.

---

[1]) Formulă spusă deseori în coloanele noastre. In marină 1=0, abia 3=1; în aviaţie 10=1, atât pentru avioane, cât şi pentru piloţi

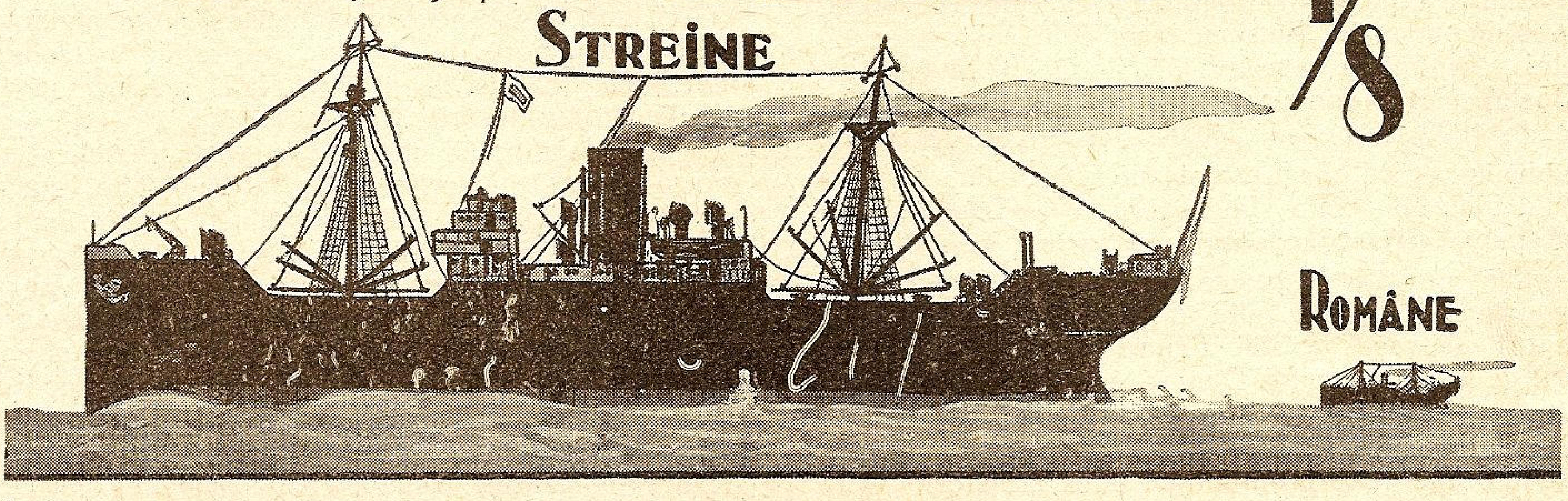
Când este o furtună toate vasele se bat unele către altele. Am avut chiar o avarie de aceasta, la un vas de comerț „Basarabia".

Ce s'a realizat până în momentul de față ?

Până în momentul de față noi am organizat niște șantiere vaste, care să ne ajute la accelerarea construirei portului.

Am luat mai multe carieri de piatră, am adus toate ustensilele necesare, pentrucă ne trebue sute de vagoane de material. Am făcut 30 km. de cale ferată, pentru a putea duce acest material mai repede la destinație. Pentru acelaș motiv am făcut 12 km. de comunicație terestre.

VAPOARELE ROMANE și STREINE intrate și eșite din Porturile noastre.



580. Române cu 1.688.902 tone.
3893. Streine cu 11.925.152 tone.

Am făcut căzărmi, locuințe. Au fost la un moment dat câteva mii de lucrători. Am organizat cu alte cuvinte șantierul. După aceia s'a trecut la lucru. Aceasta constă în extinderea cheiului de Nord și de Sud, lăsând numai o gură pentru intrarea și eșirea vaselor. Când vor fi gata, vom putea draga mai ușor.

Până în prezent am construit 750 m. de chei, încât dela început, ante-portul să-l punem la adăpost de vânturi.

S'au dragat 320.000 m^3 la o adâncime de 8 metri.

Domnilor, Marina militară este, ca și Aviația, costisitoare. Totuși din cauza materialului ei care durează mai mult, este mai ieftină decât Aviația. La Aviație materialul este fragil se strică ușor. Totuși la Marină, la prețurile actuale, maximum ar cere 12 miliarde pentru materialul nou și pentru cel vechi, reparațiuni, două miliarde și jumătate, care vor fi efectuate până în vara acestui an cel mai târziu.

Pentru acest program dispunem de *Fondul Apărării Naționale, Fondul Marinei* creiat de câtva timp, similar cu timbrul Aviației, dela care am sperat mai mult, dar nu ne-a dat rezultatele pe care le-am dorit, după încasările făcute în ceilalți ani.

Aceasta ar însemna că putem face planul nostru în 14 ani. Timpul nu este mare, căci am găsit un corectiv: eșalonarea în timp a plăților. Mai avem nevoe de o suplimentare care este hotărîtă de către Guvern.

Prin urmare planul nostru este realizabil din acest punct de vedere.

In afară de fondurile acestea de înzestrare, noi mai dispunem și de un buget ordinar. Acest buget ordinar s'a mărit de șapte ori față de acum cinci ani.

MARINA COMERCIALĂ

Domnilor, trecem acum la Marina Comercială. In ce măsură se justifică Marina comercială la noi.

Nu putem răspunde mai bine decât cu toate statisticele noastre, care ne probează că avem nevoe de una mai mare de cât cea existentă.

Comerțul nostru exterior total reprezintă numai 13 procente pe uscat și restul pe apa mărei și pe Dunăre. De aci se poate vedea care este proporția desvoltărei ce trebue să dăm transporturilor pe apă față de cele pe uscat.

Incă odată repet. *Pe uscat transportul este de 13% restul pe mare și Dunăre.* Pe mare din nenorocire, numai 8% din transporturi sunt făcute cu mijloacele noastre, iar restul cu mijloace străine. Pe Dunăre situația este mai bună: Transportăm cu mijloacele noastre 25% iar 75% de către străini.

Domnilor, dar ce înseamnă acest 92% transport de străini și numai 8% de noi, în bani ?

92% înseamnă în bani 10 miliarde lei în devize străine.

Domnilor, pentru a ne da seama și mai bine de această stare grea pentru noi, să ne închipuim că 92% din traficul pe căile ferate ar aparține străinilor.

Portul Constanța se plasează între toate porturile mari, adică: Triest, Istanbul, Pireu, Veneția, Calais, Bordeaux, Marsilia, Le Havre, Gdinia, Hamburg, Anvers, Canalul Panama, Canalul Suez, la centru adică cu un trafic mai mare decât Marsilia.

Exportul prin portul Constanța, a variat. Avem un punct culminant în 1936 prin exportul de petrol, după aceia curba scade din cauza exportului de petrol care a scăzut.

Domnilor, câteva date au să vă convingă și mai mult. Am putea face comparația următoare;

Un vas din acestea noi are o capacitate de 5700 tone, 570 vagoane. Aceste vagoane ar forma cca, 12 trenuri. Ei bine, pe noi ne costă această navă 200 milioane lei, pe când la căile ferate ar costa 500 milioane lei.

Din punct de vedere al cantității de transport, un tren transportă atât cât poate, pe când un vas, *Queen Mary*, transportă 3500 vagoane.

Din punct de vedere al *iuțelei transportului*. Pe când trenurile merg cu o iuțeală de 20 km. pe oră, avem vasele cele mai slabe care merg cu o iuțeală de 20 km. pe oră, până la *Queen Mary*, care merge cu 50 km. pe oră.

Din punct de vedere al prețurilor. Se spune că prețul este mai scump. In realitate este incomparabil mai eftin. Prețul unui vagon de cereale transportat dela Vancouver în Europa, este egal cu transportul aceluiaș vagon pe cale ferată dela Galați la Oradea.

Costul unui vagon de ferărie dela Viena la Galați este de 4000 lei pe apă, 40.000 lei pe cale ferată.

Domnilor, cred că nu este cazul să insistăm. Vedem că din toate punctele de vedere, **Marina este o instituție din cele mai mănoase și utile.**

Marina noastră comercială are două categorii. O categorie de mare și alta de Dunăre. Aceste două categorii au vase de Stat. Pentru mare este *Serviciul Maritim Român*, pentru Dunăre este *Navigația Fluvială Română*. După aceasta sunt vase particulare, ale societăților particulare, cum ar fi la Dunăre *S.R.D.* și în fine alte vase proprietatea unor armatori.

Tonajul nostru fluvial este mic în comparație cu Jugoslavia. Este așa de mic încât *nu avem dreptul a sta la discuțiune la masa verde*, care cere un anumit tonaj pentru ca să trecem ca o țară de apă, de mare.

N. F. R. are cam 150.000 tone, S. R. D. 24.000 tone, industriile petrolifere, Steaua Română, 65.000 tone și armatorii 220.000 tone. Toate aceste cantități ale noastre nu ne duc decât pe Dunăre la 25% transport, restul de străini, iar la mare deabia la 8%, față de 92% străin, cum am mai spus.

Domnilor, planul nostru pentru desvoltarea Marinei Comerciale de mare și de Dunăre este deja pus în aplicare. Aproape lunar ne sosește un vas. După punerea în serviciu a celor două motonave „Basarabia" și „Transilvania", sosesc 4 cargoboturi de capacitatea a 600 vagoane transport. Până acum au sosit *Sulina* și *Cavarna* și vor mai sosi două—Mangalia și Balcic.

Chiar dela venirea lor, au fost puse în linie. „Sulina" a făcut un transport în America. S'a dus plin și s'a întors cu produse necesare țărei noastre. Acum este plecat într'o nouă călătorie.

„Cavarna" deabia sosit, a intrat la încărcare.

După calculele noastre, *dacă mai facem trei voiajuri în America, ne scoatem toate cheltuelile.*

Dacă ținem seama că pentru navlu primim devize forte, vedem importanța care apare dintr'o marină comercială puternică.

Pentru a complecta tot parcul nostru de vase dela mare, mai avem nevoe de o motonavă la dus, una care se întoarce și una la revizuire, căci le uzăm; de patru cargoboturi cu un tonaj de 750 vagoane fiecare; de trei cargoboturi tip „Sulina". Cu aceste 8 vase noi ne vom face un parc care să îmbunătățească toată această situație. Pentru toate acestea ar fi nevoie de cca. 800 milioane lei. Noi am luat toate măsurile. Aceste vase se vor face chiar la șantierele noastre. Sperăm că nu va trece mult, pentru ca execuția acestui plan să înceapă.

Pentru materialul dela Dunăre, materialul acesta n'a fost primenit în aceiaș măsură ca la mare. Sunt vase vechi care nu sunt economicoase. Acest material se poate face mai ușor. Costul pentru repararea lui ar fi de cca. 300 milioane. Pentru marina comercială, în afară de șantierele dela Galați, este șantierul naval dela Severin, care a construit chiar unele exemplare mari ca vasul „Regele Carol II".

Pentru întreținerea materialului se dispune de un atelier de Geniu, Arsenalul Marinei, dela Galați, la Giurgiu.

MORALUL

Formarea personalului ne dă oarecare greutate.

Vasele se înmulțesc. Noi n'am avut până acum posibilitatea întrevederii măririi personalului.

Am luat măsuri pentru selecțiunea personalului, căci dată fiind importanța vaselor, ne trebue personal de mai bună calitate. Deci vom fi în măsură să complectăm toate lipsurile.

Relativ la moralul marinei, ca și la Aviație, acest moral se poate întreține. Ca și în aviație, sunt sacrificii și la marină. Noi îl întreținem prin însăși practica meseriei respective. Intreținem aceasta prin expedițiile noastre foarte dese cu submarinul. Am avut ocaziunea să fac și eu o asemenea scufundare și să-mi dau seama de încordarea nervoasă a întregului echipaj, care privește cu cea mai mare încordare toată aparatura, care este o uzină, pentru ca în schimb să nu aibă plăcerea avionului, pe lângă beția sborului, de a vedea zarea frumoasă, de a vedea norii care par niște ghețari de colorit foarte variat, foarte frumos, fiindcă în submarin este întuneric complect.

Intreținem acest moral și prin alte mijloace. Așa bunăoară s'a făcut la litoral Societatea intitulată **Salvamar**. Era puțin civilizat pentru țara noastră de a nu se găsi niciun mijloc de a salva o ambarcațiune, un vas care era eșuat undeva. Avem de curând exemplul unui vas italian, care a fost asvârlit în fața hotelului Rex. Salvamarul după 3—4 tentative, a salvat personalul și vasul. Deci prin practica aceasta, noi întreținem acest moral.

Am avut o eșuare a vasului „București" din cauza furtunei. S'a trimis vasul „Carol" în ajutor, care și-a îndeplinit misiunea. A ajuns la locul eșuării vasului București, pe când la Istanbul nimeni n'a vrut să iasă, căci pericolul era prea mare.

Notăm deasemenea peripețiile distrugătorului „Regina Maria" cu Marele Voevod, iar cine a fost la bord, *poate să aibă încredere și mai mare în virtuțile marinarilor noștri.*

Dăm tot feluri de ajutoare, cum a fost expediția celor doi camarazi care au plecat în voiaj în Marea Mediterană, care și-au făcut toate serviciile la bord numai din dragoste marinărească.

SERVICIUL PORTURILOR (P. C. A.)

După aceste două chestiuni mai mari, Marina militară și Marina comercială, intrăm la expunerea serviciilor, fără de care aceste marine nu pot să existe.

Unul din cele mai importante este serviciul Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă, prescurtare pentru noi P. C. A.

P. C. A. se îngrijeşte de toate porturile pe Dunăre.

Activitatea aceasta este cunoscută mai puţin, dar trebue să mărturisesc că este din cea mai prodigioasă. P. C. A. îngrijeşte şi de porturi. Acestea au foarte mult de realizat. Aceste îmbunătăţiri au început.

In concepţiunea noastră trebue să dispună de toate mijloacele pentru ca să deservească toate ramurile de activitate.

— de un port de petrol,
— de un port de cherestea cu danele respective,
— de un port de cereale,
— frigorifere pentru transportul materialelor agricole,
— dispensare,
— case muncitoreşti,
— burse de cereale, o întreagă activitate pentru realizarea instrumentărei necesare unei bune funcţionări a unui port.

Pentru moment se pune accentul mai mult pentru Constanţa la mare, la Dunăre pentru Giurgiu, care este un port de mare importanţă pentru exportul petrolului şi s'a realizat o gară maritimă unde am pus toate serviciile disparate. Concentrate aşa cum sunt astăzi, portul are cu totul alt aspect ca mai zilele trecute.

Constanţa, după cum am spus, nu va pieri, cu toată desvoltarea portului Taşaul. Portul Constanţa era prea mic şi cum v'am spus, pe cheiuri în tot momentul nu te puteai descurca. De când Suedia şi Norvegia nu mai pot transporta lemnărie, suntem veşnic solicitaţi. Sunt mii şi mii de metri cubi de cherestea care aşteaptă la descărcare şi încărcare, pentrucă Constanţa nu va fi părăsită, căutăm să-i aducem îmbunătăţiri. Una a fost aducerea *docului plutitor.* Nu aveam un doc şi deaceia trebuia să trimitem vasele noastre în străinătate la reparaţie şi rezulta din aceasta numai servituţi: plata în valută forte, materialul la un moment dat se găsea afară de ţară. Cu aducerea acestui doc plutitor, care a costat 80 milioane avem numai avantaje. Nu plătim în devize forte şi hrănim lucrători din ţară. Mai mult încă, *am adus devize forte la noi,* căci multe companii străine ne trimet vase pentru reparaţie. In cursul anului trecut am avut cca. 80 vase. El ne poate ridica vase de 8000 tone.

Domnilor, sub ordinele acestei direcţiuni mai intră şi *Direcţia Dunărei Maritime,* adică aceia care a înlocuit Comisiunea Europeană. Această înlocuire a fost pentru noi o chestiune de prestigiu, de orgoliu naţional. Această direcţiune are un rol covârşitor. Toată lumea ştie ce este dragarea dela Sulina. Depunerile sunt foarte supărătoare şi pun pe om într'o situaţie imposibilă de a se lupta. Braţul Sulina care este folosit pentru ieşirea la mare, a fost ales numai provizoriu. Dar aceasta durează şi este foarte costisitor pentru noi, căci miliarde de lei s'au cheltuit pentru acest provizorat.

In cursul anului trecut s'a făcut 100.000 metri cubi dragaje la gură şi 90.000, aproape tot atât, pentru digul braţului Sulina şi s'au întins pe de o parte şi alta la 100 metri de acest dig.

Pentru noi s'a mai pus problema de a părăsi Sulina şi a trece la construcţia braţului Sf. Gheorghe. Bine înţeles pentru a trece la această formulă definitivă, este nevoe de bani. Nu toată greutatea este aceasta. Chestiunea se ridică la o durată de timp şi la voinţa unei generaţii.

Studii s'au mai făcut şi în trecut. Acum însă s'au făcut cu mai multă seriozitate.

Domnilor, chestiunea aceasta a mărei este foarte complicată.

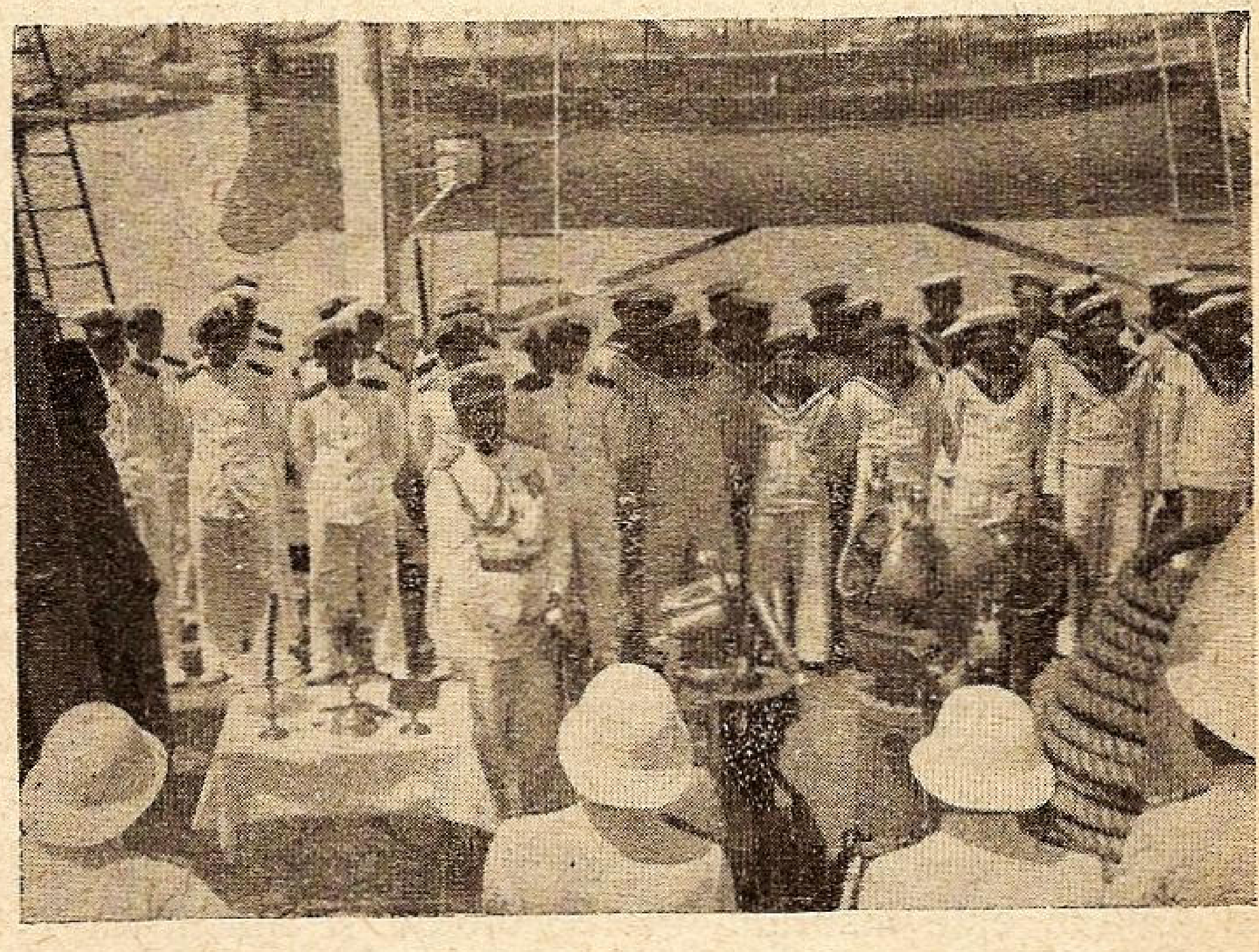
Ceeace se cere dela noi este să ajutăm pe toţi aceştia care luptă de a rezolva problema aceasta pentru ţara noastră pentru ca să o poată realiza.

Direcţiunea P.C.A. s'a ocupat şi de **construcţia silozurilor.**

Am auzit spunându-se că Marina se ocupă şi de uscat.

Direcţiunea P.C.A. era singurul organ din ţara noastră care avea practica silozurilor şi cum această Direcţie era a Ministerului Aerului şi Marinei, trebuia să facă mai departe această construire a silozurilor.

Este drept că dela începutul acestei mari lucrări au fost mai multe propuneri. Mai multe Ministere şi-au prezentat punctele lor de vedere: Ministerul Agriculturei, al Comunicaţiilor, al Aerului şi Marinei. Forma prezentată de Ministerul Aerului şi Marinei, cum era şi de aşteptat, a fost cea mai economicoasă. Şi fără pierdere de vreme şi-a trecut la lucru. In toamna anului 1939 prima tranşă de silozuri a început.


D. Ministru al Aerului şi Marinei îşi ia rămas bun dela comandantul şi echipajul navei şcoală „Mircea" înaintea plecării în călătorie.

Silozul este o fabrică de perfecţionat şi de îndreptat calitatea cerealelor noastre, de a le pune în valoare mai mare de cum au ieşit dela producător.

In interiorul unui siloz noi avem dela început nişte cântare automate.

Când căruţa sau vagonul intră, un tichet a apărut arătând care este greutatea.

Trece după aceia la o serie de elevatoare care duc cerealele la magazie unde se face o serie de operaţiuni. Aşa bunăoară noi avem dela început de curăţat grâul de toate corpurile străine. După aceia uscatul porumbului. In urma acestei lucrări s'a dovedit ştiinţificeşte că vitaminele nu sunt distruse.

Pe urmă aşteptăm în această magazie preţurile cele mai bune.

Cu cât ofertele sunt mai multe, cu atât preţurile sunt mai mari. Agricultorul nostru este sărac. Chiar înainte de a secera, produsele sunt vândute. Preţul scade dintr'odată.

De aceia Domnilor, această reţea de silozuri care jumătate s'a făcut şi jumătate s'a pornit la lucru, sperăm să fie de o importanţă capitală pentru ţara noastră.

Cât ne-au costat pe noi aceste silozuri ?

Ne va costa, şi cu toate îmbunătăţirile, trei miliarde patru sute milioane lei.

Prin urmare s'a dat în doi ani de zile patru miliarde. Pentru preţul acesta noi am avut realizări necesare odată pentru totdeauna.

Cum s'a procedat?

Noi am emis nişte titluri de Stat cu o dobândă de 4% rambursabile în şase ani.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Domnilor, în serviciul marinei mai avem Liga Navală Română. Aceasta este o instituţie de propagandă.

Ea a fost aceia care în perioada de restrişte pentru Marină a ţinut prin propaganda ei, marele public, la curent cu importanţa unei Marine comerciale şi militare.

Ea va continua şi mai departe să facă această propagandă şi va fi mai în largul ei s'o facă acum.

Ea se mai ocupă şi de o stare foarte îngrijorătoare a breslelor marinarilor. Este poate meseria cea mai desconsiderată. Cunoaştem cazuri când armatorii lăsau pe drumuri marinarii români, cari mureau de foame prin porturi.

Viaţa aceasta se va ameliora din toate punctele de vedere din ce în ce mai mult.

Tot Ligei Navale îi mai revine ideia ridicării unui monument pentru marinarii noştri. Găsim în ţară monumente pentru pompieri, dar pentru marinari nici unul.

Sperăm să-l realizăm cât mai curând.

INSTITUTUL METEOROLOGIC ŞI AEROFOTOGRAMETRIC

Comune acestor două, făcând contactul cu Marina şi Aviaţia este Institutul Meteorologic şi Aerofotogrametric. Noi am mărit într'un număr foarte mare staţiunile noastre. Am trecut pentru unele staţiuni dela 8 la 60, la altele dela 10 la 64. Dar pentru o mai mare preciziune vom desvolta această reţea făcând-o de trei ori mai mare.

Serviciul nostru meteorologic lucrează cu străinătatea. Primeşte zilnic 660 de telegrame. Asamblate toate aceste comunicări se trasează graficele care se fac pentru fiecare 24 de ore.

In fine serviciul *Aerofotogrametric* care cuprinde şi Serviciul Hidrografic. Suntem pe punctul de a avea în curând o hartă scoasă de acest serviciu.

Aerofotogrametria ne aduce o mulţime de servicii. Lucrări pe teren care nu le putem face, cum ar fi măsurători în Delta Dunărei, au fost ridicate cu ajutorul fotografiilor. In afară de aceasta, serviciul a mai lucrat pentru fel de fel de lucrări judeţene şi comunale.

Noi căutăm prin avioane speciale de fotogrametrie şi alte instrumente, să-i dăm desvoltarea pe care o merită.

Domnilor, în afară de această activitate noi lucrăm şi colaborăm şi cu alte cercuri care sunt menite să desvolte toată technica şi ştiinţa marinei.

Avem acel cerc foarte interesant al *Aero-Marinei*, unde se ţin conferinţe foarte importante.

Ministerul a acordat premii la *Academia Română*, pentru lucrările care tratează despre Aviaţie şi Marină şi în general Ministerul nu se dă îndărăt pentru a ajuta orice fel de manifestare care vine să colaboreze la activitatea acestuia.

Domnilor, am abuzat poate de bunavoinţa Domniilor Voastre.

Nu ştiu dacă am putut reda aspectul atât de complex, atât de variat al acestui Minister. Nu o spun ca un fel de laudă, o spun pentru alt motiv, pentru a se dovedi şi mai mult, cât de necesar a fost înfiinţarea acestui Minister. Pentru a putea urmări deaproape toate aceste probleme, s'a căutat soluţiunile cele mai bune. Inainte, când acest Minister era doar două direcţii în Ministerul Apărării Naţionale, nu se putea afecta de cât o oră pe săptămână de lucru pentru a putea rezolvi chestiunile care se predau. Astăzi se dă mai bine de 10 ore pe zi, cu un personal mai numeros ca înainte şi aproape nu se poate prididi pentru a promova aceste două ramuri de activitate: Aviaţia şi Marina.

Domnilor, am spus care sunt preocupările, greutăţile, ce s'au putut realiza, ce mai este de realizat. Suntem foarte satisfăcuţi de progresul care s'a făcut într'un timp atât de scurt. Dar nu trebue să ne ascundem. Avem de făcut mai mult de cât până acum. Este chestiunea de timp. Da. Cu aceste realizări într'un timp atât de scurt ajungem să vedem, în fine posibilităţile noastre de lucru. Sunt destul de importante. Avem toate calităţile să facem într'un timp scurt, ceeace alţii nu pot face decât într'un timp îndelungat. Aceasta pentru a desvolta şi mai mult încrederea ce trebue să o avem noi, încredere care trebue să ne facă şi mai tari şi mai hotarîţi.

Nu se poate face tot parcul nostru de vase într'un timp scurt. Sperăm însă că realizările noastre individuale sunt de generaţie.

Domnilor, s'ar părea că din tot ce are durată mare nu s'ar alege nimic.

Tot ce s'a voit a se face în ţara noastră, s'a îndeplinit. Nu trebue să mai ezităm de a porni la lucruri de o importanţă care să ne facă respectaţi peste hotare.

Şi cu cât lucrul este de o durată lungă, trebue început mai repede.

Ei bine, pentru aceasta trebue să începem imediat. Pentru aceasta nu trebue atât bani sau timp, cât omul.

După mine trebue să lucrăm asupra instrumentului om. Şi nu putem să ne plângem că de câtva timp nu se lucrează şi asupra acestuia prin străjerie şi alte instituţiuni, cari au un singur scop de a perfecta pe om, de a-l face mai încrezător în puterile lui, mai tare în posibilităţile lui de lucru, mai dinamic, mai productiv.

Intărit instrumentul om, toate celelalte sunt posibile.

Pe pământ este o singură posibilitate: totul este realizabil.

De aceia mi-aş permite să fac Societăţii Scriitorilor Militari sugestia ca, în activitatea pe care o desfăşoară, să se gândească şi la această pregătire a instrumentului om, a românilor de care are nevoe ţara noastră pentru a pune în valoare toate bogăţiile ei.

Domnilor, noi am fost educaţi şi legănaţi de un vers al unui mare scriitor român:

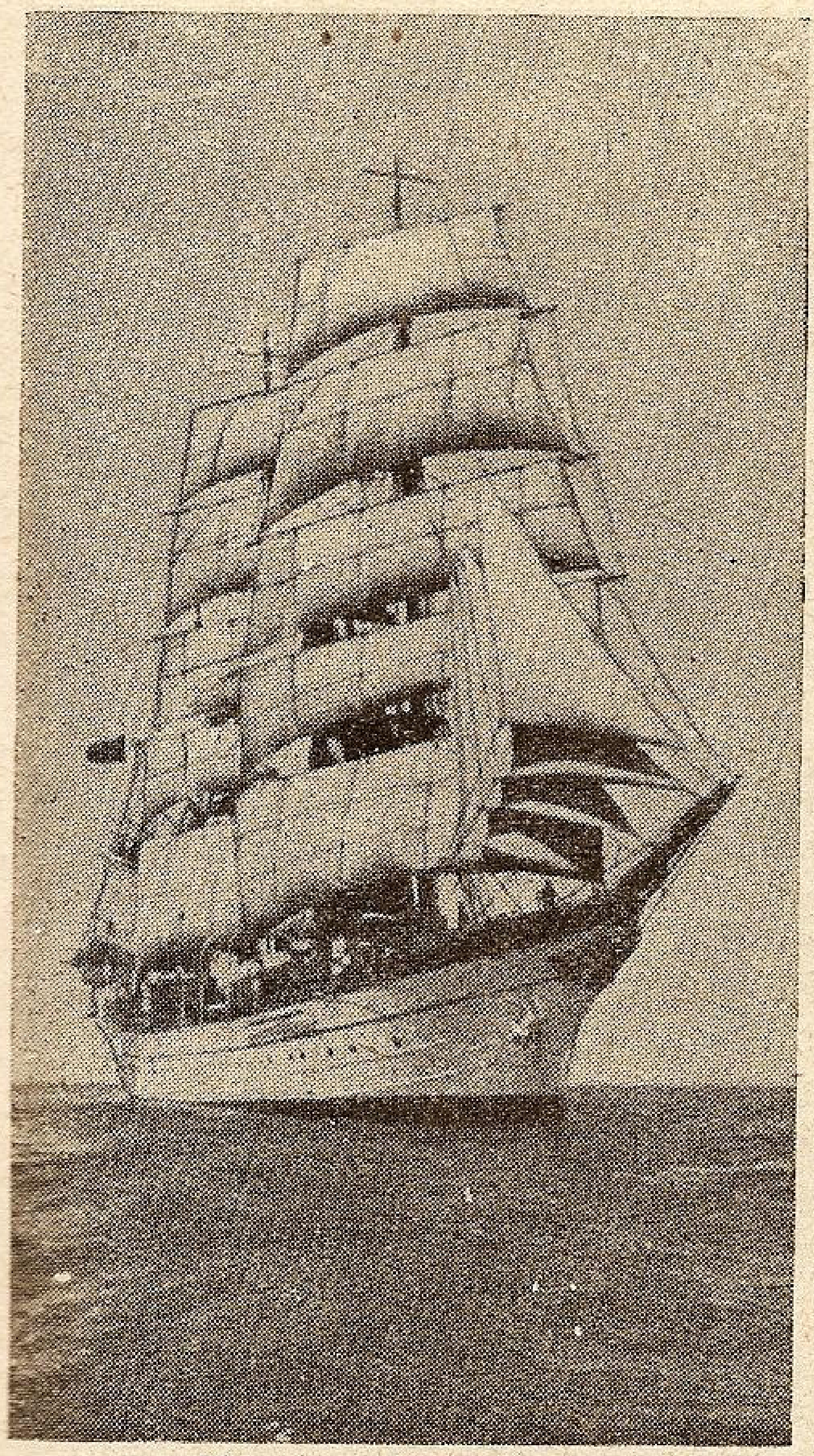
„Viitor de aur ţara noastră are",
„Şi prevăd prin secoli a ei înălţare".

Această viziune a poetului nostru Bolintineanu, nu a fost măcar văzută de el, care moare înainte. A fost văzută de noi.

Este dar de datoria noastră să perfectăm această educaţie, această încredere totală fără niciun fel de rezervă a înălţarei ţării noastre şi asemănător educatorului din Biblie, care spune *„Crede şi te vei mântui"* Să credem şi ne vom mântui.

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea"

(3)



Nava școală „Mircea"

> „Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor"
>
> Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

8 Iulie.

Luna se înaltă la orizont în pupa lui „Mircea". Vântul bate dela N. V. și are forța 3. Prin desele schimbări de drum, punctul ar putea să nu mai fie cel pus pe hartă. Se face observație polară și alta la lună și punctul calculat la 0 h 40 m este lat. + 36° 11', long. 19° 55' 5.

Vântul se menține de N-V și forța tot 3. La 6 h 15° se fac noui încercări pentru a se merge cu vele. Zece minute mai târziu toate velele sunt întinse; se ia însă Dg = 264°.

Viteza obținută este la început 5,5 noduri, având murele la tribord și vergile brațate în sart. Dar vântul girează mereu spre N. și la 8 h este N.-N. V. cu forța 3 și semne că va crește. Se navigă cu vânt strâns, ajungându-se la 7-8 carturi. Pe măsură ce vântul crește se mărește și viteza navei.

La 8 h „Mircea" bandat la Bd. 10°, fuge cu 10 mile pe oră.

Cârma guvernează minunat și aliura navei face ca tot echipajul să privească entuziasmat, felul cum „Mircea" lunecă pe valuri.

La 9 h 06 ° se strânge vântul încă mai mult, venindu-se în Dg = 273°. Forța vântului a crescut la 4, cu tendință de a crește încă. Inclinarea se mărește și la 9 h 23 m se strâng rândunicele.

La 10 h 45 m Dg = 278°.

Elevii Școalei Navale, cei ai Școalei de Specialități și cei de liceu asistă la conferința despre „Marea Mediterană din punct de vedere geografic, politic, economic și istoric".

Mediterana geografică, politică, economică și istorică.

De veacuri a fost străbătută în lung și în lat de navigatori. O putem numi în începuturi o mare a civilizației orașului Cuosos din Creta. Mai apoi este o mare feniciană. In acest timp se desvoltă coloniile feniciene cari, pela 800 înainte de Chr., au ca cel mai înfloritor oraș, Cartagina.

Pe măsură ce se ridică Cartagina în bazinul occidental, în cel oriental se ridică puterea Atenei. Din această ridicare s'a ajuns la o Mediterană grecească. Coloniile grecești ale secolului IV și V înainte de Chr., ocupă toată coasta de Nord a Mediteranei.

Marsilia era una din acestea; Syracuza era alta. Din Marsilia s'a ridicat marele navigator Pitheas Massilianul cel care a eșit prin Coloanele lui Hercule spre ocean și navigând cu polara, a ajuns în Marea Nordului.

Puterea Grecilor scăzând, Mediterana devine o mare Cartagineză. Dar Roma se desvoltă și se întinde în Sudul Peninsulei Italice. Cade în mâinile lor „Grecia Mare" și astfel ajung în Calabria și se apropie mai mult de Cartaginezi. Luptele lor cu aceștia, de care vom vorbi la timp, duc la distrugerea Cartaginei și, la jumătatea secolului I a. Chr., după ce Pompei cel Mare distruge pirateria, Roma poate spune Mediteranei „Mare Nostrum". Octavian August este acela care prin Agripa, organizează drumurile latine pe apele ei.

Istoria Mediteranei este minunată, după cum îi este și așezarea geo-politică.

După Romani vin Maurii, vin pirații barbarești, vin apoi Turcii. Lepanto, la 1571, nu definește cine o stăpânește. Secolul al XVII-lea se poate caracteriza ca o continuă luptă pentru comerțul pe mare în Mediterana. Agosta, Stromboli, unde figura celui mai mare amiral al lumii, Ruyter, trece în legendă și de care vom vorbi, sunt bătălii navale date pentru stăpânirea Mediteranei. Ele se continuă în secolul al XVIII-lea.

Anul 1798 este însă unul din aceia care dau măsura valorii sale în balanța popoarelor.

In luptele dela Carcare, din 1791 genialul General Napoleon Bonaparte își aruncase zarurile în istorie. Pentru a lovi Anglia, mai apoi se gândește la Indii și concepe planul expediției din Egipt.

Zădărnicirea planurilor lui a fost încredințată de Englezi viteazului Amiral Nelson. Despre această expediție vom vorbi mai pe larg la Abukir acum ne mulțuim a spune că drumurile celor doi adversari au trecut chiar pe aici pe unde „Mircea" își urmează drumul cu o aliură minunată și o viteză de peste 11 noduri. Este probabil că nu vor fi fost mai de admirat velele lui „Vauguard" nava amiral a lui Nelson, în calea întoarsă spre Syracusa, la 24 Iulie 1798 — când marele victorios dela Sf. Vicențiu era amărît și nervos că nu l-a găsit pe Corsican — decât pânzele lui „Mircea" de astăzi, la 141 de ani trecuți ca unul.

Atunci ca și astăzi, Marea Mediterană a avut o valoare pe care fiecare popor i-o spune prin interesul ce îi poartă.

Italienii, Francezii, Spaniolii o revindecă sub forma de „Mare Nostrum", fiindcă fiecare se consideră moștenitor de drept al Romei. Minunatul roman al lui Blasco Ibanez va fi avut și acest înțeles.

Anglia spune însă că drumurile ei spre Indii duc pe aici și de aceea vrea să păzească bine Gibraltarul, Malta și Suezul.

Pentru noi, importanța Mediteranei este mare; pace pe apele ei, înseamnează progres și belșug pentru noi.

Prin fiecare colț ce vom străbate cu „Mircea" prin Mediterana, vom găsi de pomenit fapte ce au fost și ne vom făuri simțurile de cum trebuie să privim această apă cu drumurile comerțului nostru.

Și noi suntem urmașii Romei și putem să revendicăm cel puțin cât navele noastre trec cu mărfurile românești spre lumea largă, că Mediterana este și „Mare Nostrum".

Vântul trece la Nord încă dela 11 h și la 14 h la N.-N. E.

La 12 h 12 m se strâng sburătorii și velele strai respective.

Drumul navei este Dg = 286°. Intre 8 h și 10 h „Mircea" a depășit din nou viteza de 11 noduri. Acum se revine, prin scăderea velaturei la o viteză medie de 7 noduri. Brațarea se reduce și se ia Dg = 275°. Vântul are forța 5 și chiar 6 uneori. Dela 15 h este însă în scădere, pentru a ajunge la 20 h la forța 1-2. Pentru a veni la drumul trasat pentru Sudul Siciliei se strânge continuu vântul și astfel avem dela 23 h 20 m la 14 h Dg = 280° și apoi 283°. Cu scăderea vântului se reia manevrarea velelor strânse și la 14 h 30 m focul 3 și velastraiul sburător sunt întinse.

Scăderea vântului însă grăbește cu venirea serei; încetul pe încetul toată velatura lui „Mircea" este completă, dar pânzele flutură. Drumul revine la Dg = 275° la 17 h 03 m.

Se fac noui încercări pentru strângerea vântului prin brațarea în sart la Bd. la 17 h 50 m. Schimbările continui de drumuri între 17 h 36 m și 19 h 55 m (Dg = 275°, Dg = 279°, Dg. = 282° și Dg = 283°) urmăresc acelaș fapt.

Dar vântul a ajuns la forța 1,5 și „Mircea" mai mult stă; velele cad și nici nu mai flutură chiar.

La 20 h 06 m atențiune la motor și la 20 h 15 m elicea înlocuește forța vântului.

Echipajul se adună pentru „posturile de strângerea velelor" și la 20 h 30 m pânzele sunt din nou la odihnă pe vergi și catarge.

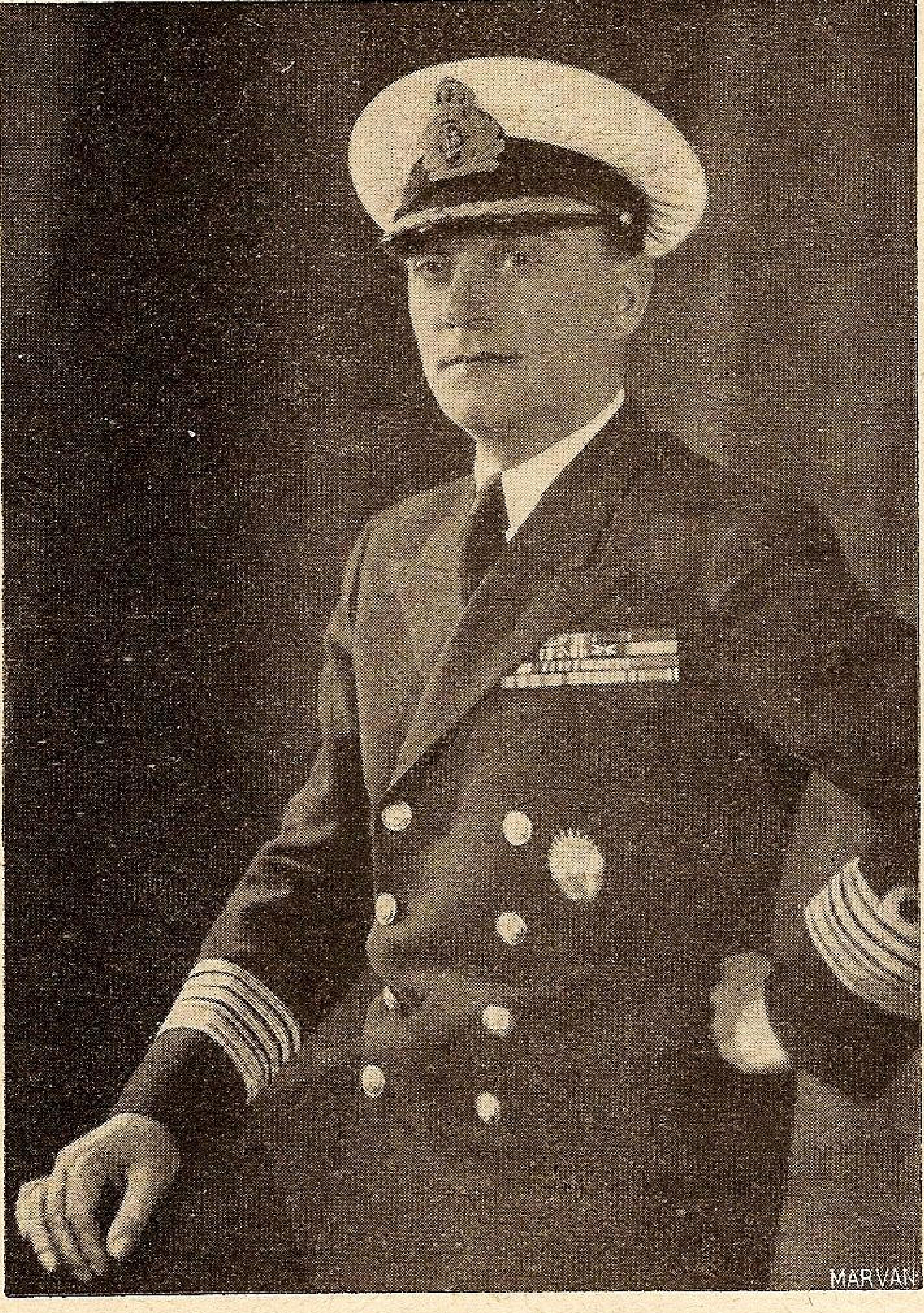
La 21 h 03 m drumul se schimbă spre strâmtoarea Mesina și se ia Dg = 332°. „In jurul navei calmul atmosferei și nici o navă în vedere". Doar strigătul facționarilor și concertul motorului se aude în noapte. Predarea cartului se face pe lat. 36° 56' și long. 16° 14'5.

9 Iulie.

Cerul senin, vântul de N-V, cu forța între 1 și 2. In general direcția vântului se menține dela N., trecând când puțin spre Vest, când puțin spre Est. Ca forță se întărește și ajunge chiar la 5 între 3 h și 14 h.

Navigăm cu mașina în Dg = 332° și viteza medie de 8,5 noduri.

La 5 h 45 m apare Etna în Ra = 310°. Se iau mai multe relevmente succesive la acest vulcan și se determină poziția navei, făcându-se toate corecțiile de derivă și alte erori caracteristice unui drum lung, în care s'a navigat când cu vele când cu mașina. Din aceste calcule la 8 h se stabilește punctul: lat. 37° 33', long. 15° 34'.



D-l Comandor August Roman
Comandantul navei școale „Mircea"

Din acest punct se navigă în vederea coastei de Est a Siciliei, îndreptându-ne spre Messina și „Mircea" se angajează de îndată în celebra strâmtoare prin care legenda spune că a rătăcit Ulise.

La 13 h 40' suntem chiar travers farul Pezzo și se văd la Tribord Scila și la Babord Caribda, a căror faimă a creiat o expresie de groază pentru navigatori.

Este probabil că în mintea navigatorilor greci din antichitate anaforele, cari clocotesc în apa ambelor maluri, în această regiune, le creiaseră o groază ceva mai pronunțată decât aceea a anaforului dela Tulcea pentru marinarii noștri.

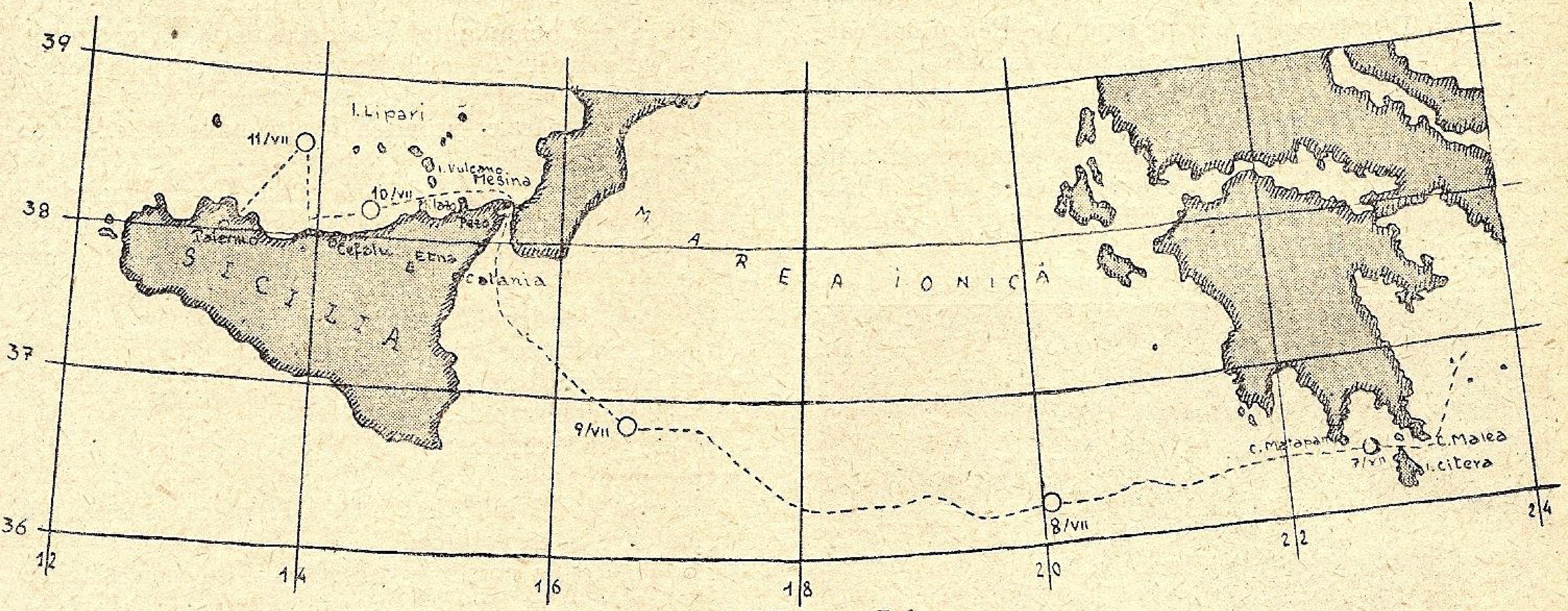
Scila și Caribda (conferință)

La dreapta Calabria și stânga Sicilia. Trecem deci spre Nord, prin strâmtoarea Messina. Aici s'a început primul răsboi punic. Istoria creerei unei flote romane este lungă. Plugarii erau buni luptători, dar nu buni marinari. Au creiat totuși o flotă. Cu Cartaginezii aveau încă dela 509 a Chr. un tratat de navigație.

Când au crezut că sunt destul de tari pe mare, l-au nesocotit. In anul 264 era la Messina o flotă romană de 130 nave. O flotă cartagineză a blocat-o pe cea romană în port și echipajele au reușit să scape fugind la mal. In atari condiții i-au cerut corvi lui Duilius. Cu acești corvi, la 260 a Chr., Romanii bat și distrug o parte din flota cartagineză la Mylae — Milazzo.

Iată prima victorie romană contra Cartaginezilor.

La 256 a Chr., aproape toată Sicilia era în mâna Romanilor și s'a organizat o expediție de vre-o 350 nave și 40.000 oameni în Africa. Ce a urmat vom vedea când vom vorbi de bătălia dela Economoos. Locurile prin cari



Harta drumului Matapan-Palermo

trecem au însă legenda lor. Aceste amorfe, cari se văd pe ambele părți ale canalului, au faima lor în ochii marinarilor și Eneida povestește cum Ulise ar fi naufragiat chiar la Scila unde căuta adăpost, după ce la Caribda i s'au înnecat o mulțime de oameni când voise să debarce acolo.

La Nord se văd insulele Lipare; ele își au trecutul lor, fiindcă prin aceste ape și la Palermo au fluturat în 1675-1676 mărcile de Comandament ale Amiralilor Ruyter și Duquesne, cari s'au luptat cu atâta cerbicie, încât Stromboli, Alicuri, Palermo și Agosta sunt și vor rămâne peste veacuri, legate de numele lor.

La 14 h 10 m „Mircea" iese din canalul dintre Scila și Caribda și ia drumul spre Milazzo cu Dg = 313°. In acest drum se navigă până la 15 h 15 m și apoi se ia Dg = 258°. „Mircea" are mașinile încet, fiindcă până la Palermo mai sunt de parcurs numai 100 mile și cum ziua anunțată este 11 Iulie, rezultă că trebue să ne mai mișcăm pe mare încă 40 de ore.

Căldura crește, vântul nici nu adie, marea este calm plat. La Babord se vede coasta de Nord a Siciliei cu regiunile ei minunate din baia dela Milazzo.

La tribord insula Vulcano din grupul Liparelor.

La 18 h 13 m trecem la travers de Capul Milazzo. Regiunea este activă din punct de vedere al navigației; nave de pescari în special se văd în tot înconjurul lui „Mircea" dar toate sunt cu catargele vitregite de vele, fiindcă vântul a căzut complet.

La 20 h 15 m se fac exerciții de „om la apă".

Noaptea se lasă cu o liniște completă și cu o atmosferă apăsătoare prin căldură și mare evaporațiune.

La 22 h 06 m suntem travers farul Orlando, distanța 6 km. Punctul navei: lat. + 38° 15'5, long. + 14° 32'. Până la Palermo mai sunt doar 65 km. și Până Marți 11 Iulie la intrarea în port, trebue să mai rămânem în mare 34 ore.

10 Iulie.

Cerul senin, marea calmă și dela S.-S. V. adie un vânt foarte slab. „Mircea" merge foarte încet cu mașina. Drumul urmat este Dg = 268°. La 0 h 45 m farul Capului Cephalo în vedere; iar la 4 h 38 m trecem la traversul acestui far la distanța de 12,5 km. Din acest punct se ia Dg = 360° și după două ore de marș spre Nord „Mircea" stopează, mai pune iar mașina încet și apoi la 7 h 40 m stopează definitiv pentru exerciții de bărci. Suntem în punctul lat. + 38° 26'5", long. + 13° 58'.

Nava este în derivă: exercițiile se continuă până la 12 h.

La 12 h 80 m trec prin tribord două crucișetoare italiene din tipul „Bandenere". Sunt: „Giovani dela Bandeneri" și „Luigi Cadorna". Printr'o curtoazie reciprocă se dau oamenii la front și navele celor două țări surori și amice se salută.

Un semnal dela navele italienești transmite lui „Mircea" urarea: „Călătorie plăcută". „Mircea" răspunde prin „Mulțumim".

Se urmează programul și continuăm să rămânem în derivă.

Exerciții se fac în special cu barca de salvare. Când clopotul bate miez de noapte, „Mircea" se află încă în derivă, la circa 25-30 Mm. Est-Sud Est de insula Ustica adică în punctul lat. + 38° 27; long. + 13° 55'.

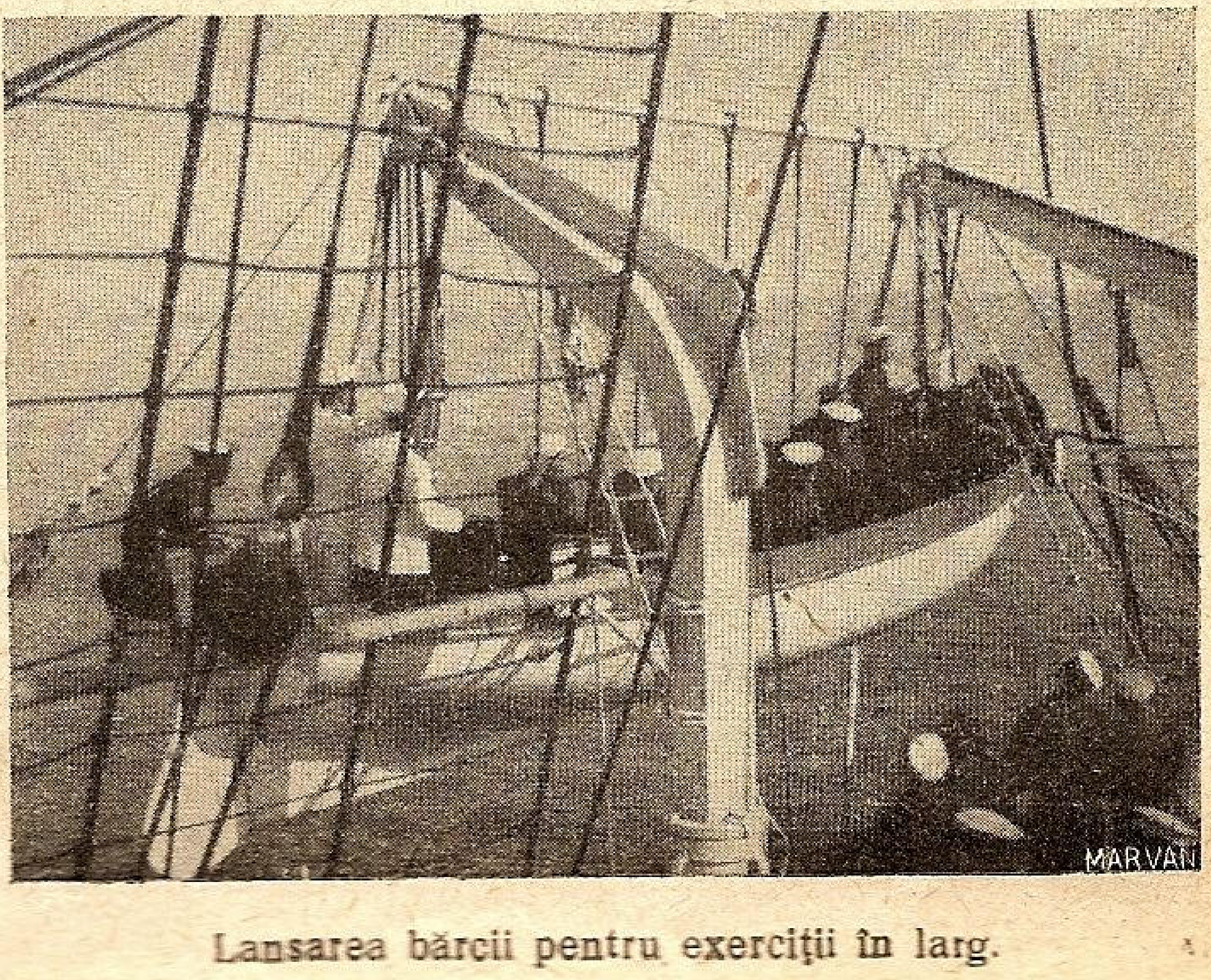
11 Iulie.

Calm plat, apăsător de calm.

Nici vânt nu adie, nici apa nu se mișcă. „Mircea" se menține cam în acelaș loc unde a stopat eri la 7 h 40 m. La orizont în spre Sud și Sud-Est s'au văzut de mai multe ori câteva lumini de proector; sunt probabil nave de răsboiu ce fac exerciții în mare, sau chiar în portul Palermo.

La 4 h se pregătește mașina de plecare. Vântul încă nu adie.

La 4 h 01 m luăm drumul spre Palermo.

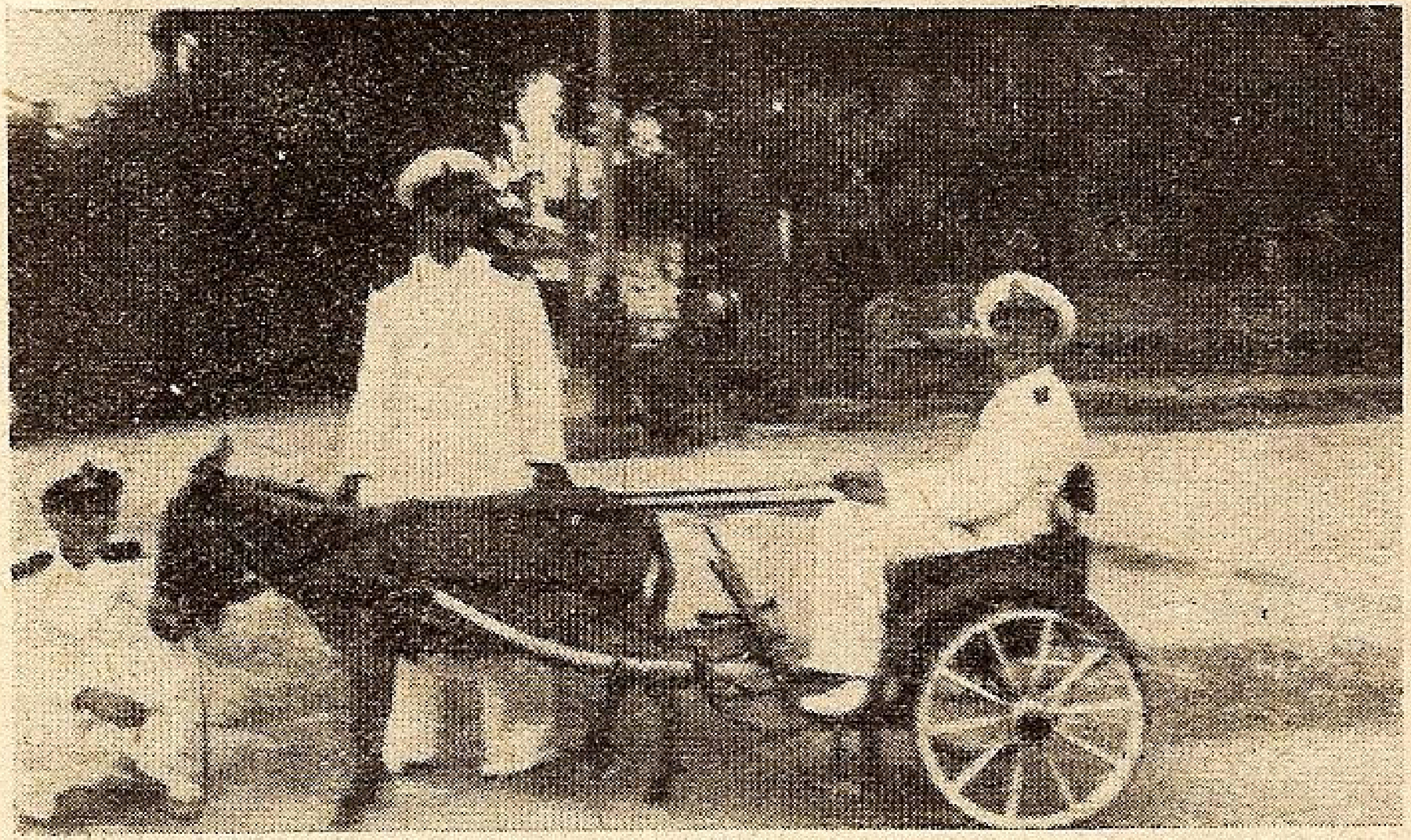


Lansarea bărcii pentru exerciții în larg.

La 7 h 01 m avem capul pe muntele Pelegrina, care este cel mai bun reper pentru intrarea în baia Palermo.

La 17 h 15 m se face manevra vergilor, pentru brațarea la semn.

Echipajul se îmbracă în ținută albă și ne pregătim de intrarea în portul Palermo. Orașul se vede în toată mărimea lui. Pe înălțimile din jurul orașului sunt cățărate diferite vile, turnuri și hoteluri.



Plimbarea de predilecție în Palermo

In port șapte nave de războiu, șase torpiloare tip „Calipso" și conducătorul de flotilă „N. Da Recco".

La 10 h 22m vine pilotul la bord și intrăm în port după 18 minute. Locul ocupat în port este la malul „Pontile Piave", unde ancorăm și acostăm cu tribordul, cu prova spre eșirea portului.

La intrarea în port, pe digurile de apărare, este scris cu litere mari negre : *„Se per altri Mediterana e nua via, per noi e nostra vita"*.

In 1676 la 2 Iunie este probabil că marinarii lui Ruyter, cari făcuseră dig cu navele lor pentru apărarea corpului neînsuflețit al bătrânului amiral rănit la 22 Aprilie al Agosta și mort din cauza rănilor la 29 Aprilie, vor fi scris pe navele olandeze că Mediterana este pentru ei și o cale și însăși viața lor.

Imediat după aruncarea scării la mal, a venit la bord un ofițer de marină — guardia marina.

Ceasornicele bordului s'au dat cu o oră în urmă.

La 10 h 15 m a sosit la bord Consulul României la Palermo, Domnul Baron Vincenzio Di Ramione.

Din acest moment, nava a intrat în cursul vizitelor de protocol. Chiar la 11 h a sosit în vizită de „bun venit" Comandantul Marinei din Palermo, cu gradul de Căpitan Comandor. Acest Comandament are caracterul unui „Punct Naval".

După această urare de bun sosit, Comandantul Navei Școală „Mircea" a făcut vizitele următoare, în cursul zilei de 11 Iulie :

1. — Prefectură, pentru Prefect.
2. — Exploratorul „Da Rocco", pentru Comandantul Escadrilei de Distrugătoare tip „Calipso". Numele Comandantului, Comandor Sergiu Fontana ;
3. — Primărie (Podesta), pentru primar ;
4. — Palatul Fascist, pentru Secretarul Federal (Șeful Partidului Fascist din Palermo) ;
5. — Comandamentul Militar al Siciliei al cărui Comandant este un General de Corp de Armată ;
6. — Comandamentul Diviziei de Infanterie Palermo. Comandant un General de Divizie.
7. — Căpitănia de Port, pentru Căpitanul de Port.

La toate aceste vizite s'a răspuns de către toate persoanele civile, prin întoarcerea vizitei chiar de către persoana lor.

La fel și Comandantul Escadrilei de Distrugătoare.

In ce privește Domnii Generali, aceștia au întors vizita prin Coloneii Șefi de Stat Major.

In linii generale, primirea făcută navei în acest port a fost protocolară.

Pe tot timpul cât au durat vizitele, Comandantul Naval a fost însoțit de Consulul României, care a arătat cea mai mare bunăvoință, de când nava a sosit în port și până a plecat.

Navele de războiu din port erau :

— 1 explorator tip „Da Rocco" ;
— 6 distrugătoare tip „Calipso" ;
— 2 vedete rapide.

Cele două vedete rapide au plecat din port în dimineața de 12 Iulie.

In ziua de 13 Iulie, la 0 h 40 m au plecat și cele 7 distrugătoare cu exploratorul.

In general, în port, mișcare de nave de comerț italiene. Nu s'a semnalat nici o navă străină.

Elevii Școalei Navale și cei de Liceu au vizitat orașul și diferitele monumente cu un trecut istoric.

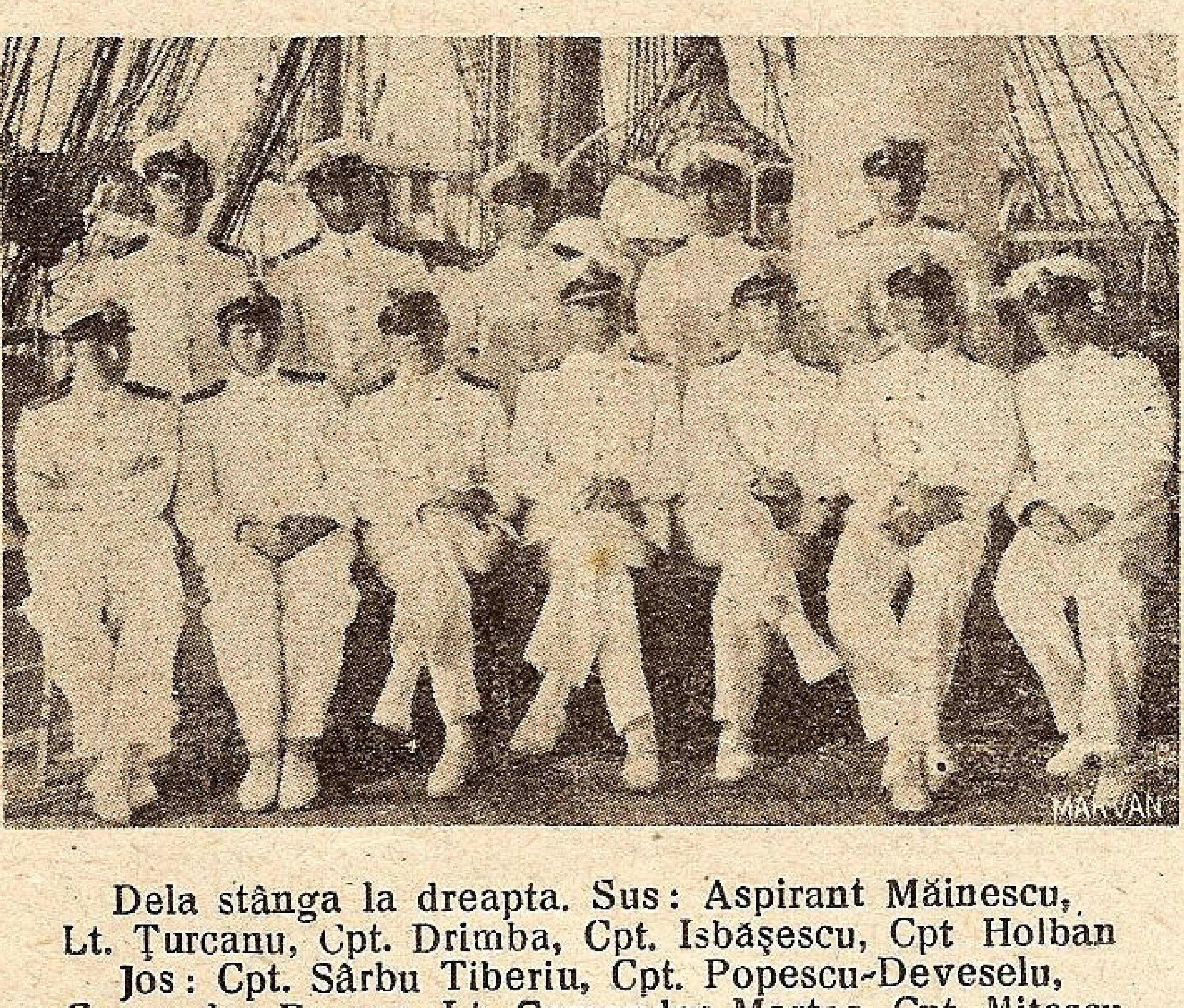
Concluzii.

Călătoria Navei Școală „Mircea" până la Palermo s'a făcut în condițiuni mai mult decât de așteptat și ca instrucție și ca navigație și ca drum parcurs cu vele.

Un tabel anexat la raportul de navigație arată în detaliu, cum a fost parcurs drumul Constanța - Palermo.

Tabloul arată că din totalul de 1200 mile, s'au parcurs 478 mile cu velele și 722 mile cu mașina ; deci 40% din drum a fost cu pânze.

Timpul călătoriei — dacă scadem staționarea de 20 ore și 20 minute în punctul lat. + 38° 27' ; lang. + 13°58' este de 168 ore și 4 minute, din care 74 ore și 28 minute cu vele și 93 ore și 36 minute cu mașina ; deci un procent de 44% din timp marș cu pânze. Din totalul milelor și orelor rezultă o viteză medie de 7 noduri.



Dela stânga la dreapta. Sus: Aspirant Măinescu, Lt. Țurcanu, Cpt. Drimba, Cpt. Isbășescu, Cpt Holban
Jos: Cpt. Sârbu Tiberiu, Cpt. Popescu-Deveselu, Comandor Roman, Lt. Comandor Martac, Cpt. Mitescu
Med. Cpt. Popescu

Vântul inexistent din regiunea Milazzo — Insulele Lipare, — a făcut să scadă procentul drumului parcurs cu vele.

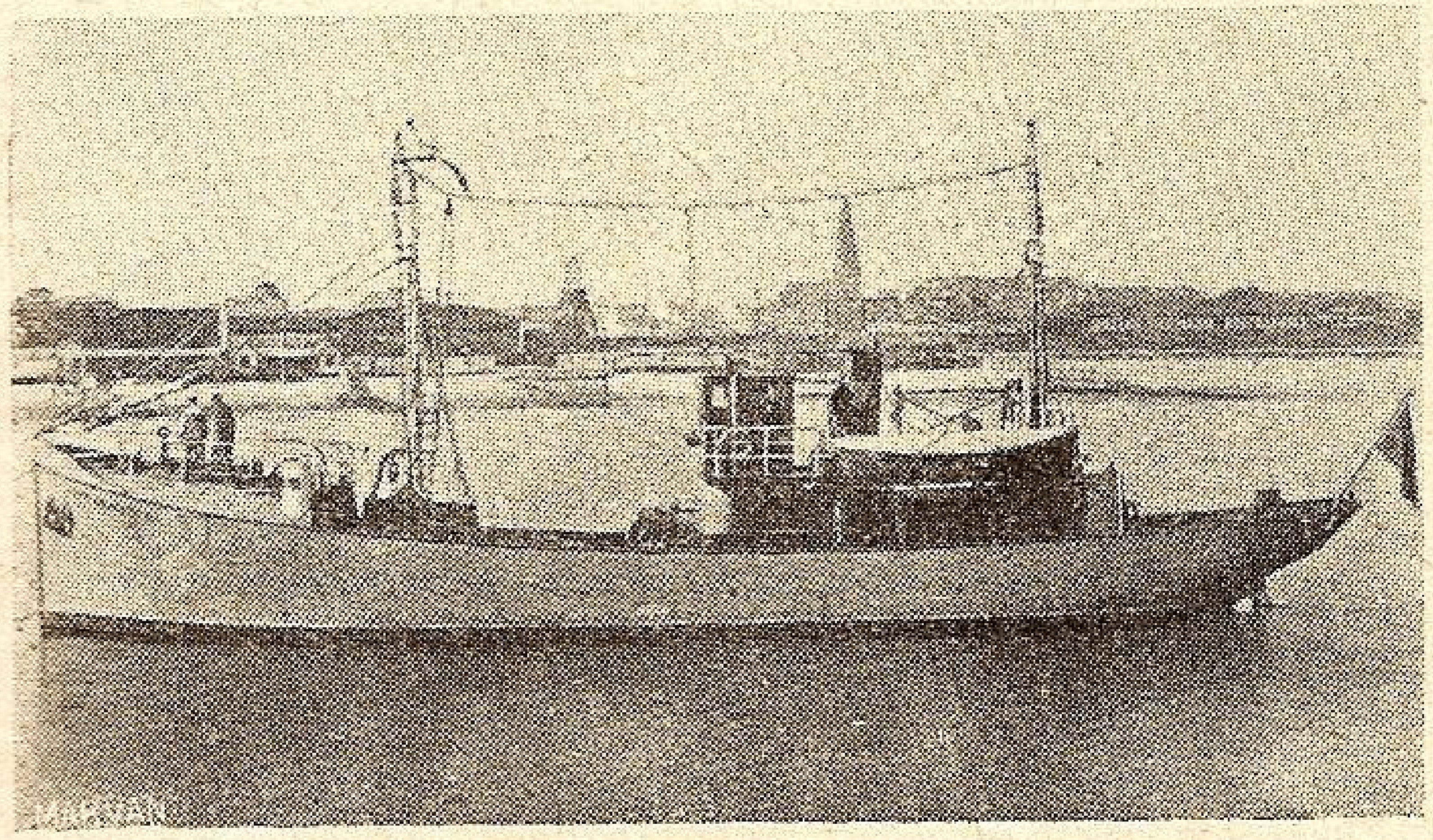
Drumul ce va urma va fi poate mai bătut de vânturi favorabile. „Mircea" a arătat că fuge frumos și înclinat pe o coastă când vântul suflă bine ; iar echipajul, așa incepător cum este, știe să răspundă asprei vieți de velier, atunci când e nevoie.

Binecuvântarea Mării

Expoziţia dela Hamburg şi câteva note asupra pescuitului olandez

de Căp. Ing. **HALUS GRIGORE**

In nenumărate rânduri am citit articole privitoare la bogăţiile naturale ale lacurilor şi râurilor ţărei noastre şi la posibilităţile pescăritului românesc. Intr'o conferinţă la radio a D-lui Prof. Dr. Antipa, am putut urmări desvoltarea acestei industrii dela război încoace şi progresele realizate în Delta Dunărei prin tăerea numeroaselor canale care primenesc apele bălţilor menţinând astfel un mediu potrivit pentru desvoltarea peştelui. In acest fel, hrana se găseşte în apă în mod natural fără ca omul să îngrijească de ea.



Navă pescărească cu motor, de circa 300 tone.

Această bogăţie este caracteristică apelor noastre spre deosebire de acele din alte ţări unde, trebue să se dea peştelui hrană prin îngrijirea omului.

Nici Marea Neagră nu este săracă în peşti. Aceasta ne dovedesc scrierile rămase de pe vremea Romanilor, precum şi tendinţa actuală a pescarilor ruşi, turci şi bulgari pentru stârpirea delfinilor, despre care se spune că sunt lupii Mărei Negre şi devorează o bună parte din peştele preţios.

Aşa stând lucrurile, iată un izvor aproape nesecat de bogăţie, care aşteaptă să fie exploatat în mod raţional pentru binele nostru şi al ţărei.

Cu toate că suntem datori să nu trecem cu vederea posibilităţile ce ni le oferă acest dar al naturei, nu putem porni la realizări fără să studiem mai întâi metodele altor naţiuni, cu mai multă practică şi să culegem învăţăminte din roadele experienţei lor îndelungate.

In acest domeniu este demnă de amintit iniţiativa luată de Germani de 4 ani încoace, pentru înlocuirea cărnei de vită prin peşte. Se ştie că Germania importă vite pentru hrana populaţiei sale; dar dela o vreme încoace, dependenţa sa de străinătate crescând prin importul altor materii prime, ea a căutat să-şi asigure cel puţin parte din hrana necesară prin mijloace proprii.

După patru ani de muncă pentru îndeplinirea acestui scop, s'a inaugurat în acest an la 29 Aprilie, o expoziţie a peştelui la Hamburg, care să arate lumei întregi rezultatele la care s'a ajuns. Expoziţia a primit numele de „Binecuvântarea Mărei".

Aici se arată, care este însemnătatea pescăritului pe mare pentru poporul german şi pentru întreaga sa economie naţională. Pescăritul atât acel de balene necesar aprovizionărei pieţei cu grăsimi, cât şi a celorlalte soiuri de peşte proaspăt pentru consumaţie, poate fi apreciat în mod real, ţinând seamă de câteva cifre.

In decurs de numai 3 ani, (1935—1938) Germania şi-a mărit flota pescărească cu 100 de nave. Producţia de peşte proaspăt a crescut dela 273 milioane kilograme în 1935 la 561 milioane kilograme în anul 1938. Pescuitul german a luat în aceşti ani un mare avânt atât în apele din larg cât şi în cele de coastă şi interioare. Consumaţia pe cap de locuitor a crescut dela 5 kgr. la 12,2 kgr. în anul 1938. Dacă comparăm această cifră cu consumaţia din alte ţări, atunci deabea ne dăm seama de starea înapoiată în care se găsea Germania din acest punct de vedere. In tabelul de mai jos sunt adunate câteva cifre ale mai multor ţări, care reprezintă producţia şi consumaţia de peşte raportată la numărul locuitorilor.

	Peşte de mare în milioane kg.	Peşte de ape în milioane kg.	Alte specii milioane kg.	Total milioane kg.	Consumaţia pe cap anual şi pe kg.
Japonia				1250	50
Anglia				550	25
Germania				561	12,2
Olanda	108	108	46	262	12
România	5	32	—	37	2
Bulgaria				3	0,5

Prin realizările din Germania s'au putut acoperi în decurs de numai 3 ani, 95% din nevoile interne cu producţie proprie.

O condiţie pentru ca pescăritul să corespundă scopului propus şi să facă parte integrantă din economia unei ţări este ca poporul să se obişnuiască cu consumaţia peştelui şi să nu recurgă la el numai în cazul lipsei cărnei pe piaţă.

Dificultăţi mari de transport au fost înlăturate prin înfiinţarea de instalaţii frigorifere pe navele pescăreşti şi instalaţii de conserve şi de valorificare la uscat. Astfel au luat fiinţă în Germania în ultimii ani, 222 prăvălii noui de peşte şi au fost înzestrate alte 1590 de prăvălii cu tejghele speciale cu instalaţii frigorifere.

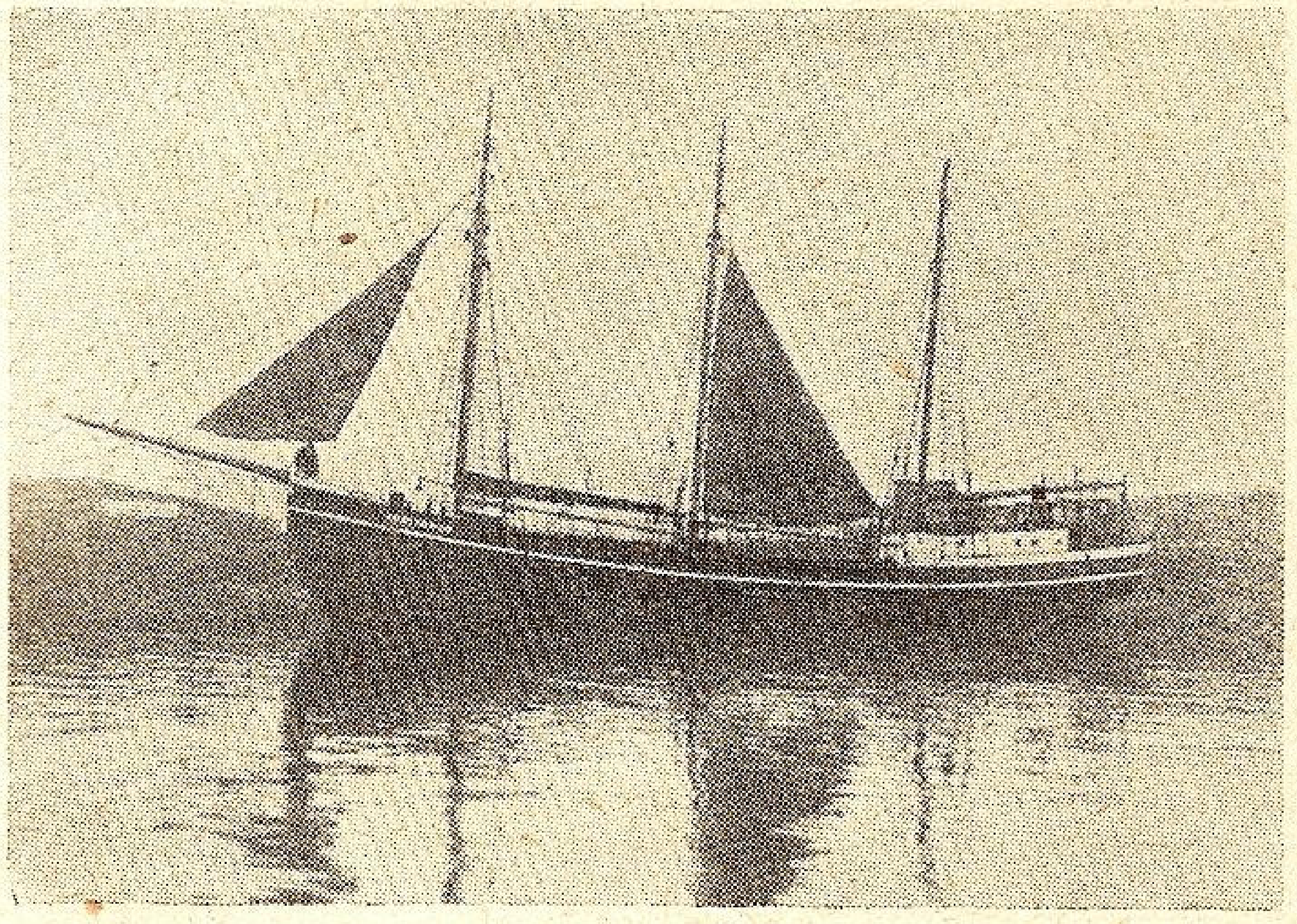
S'au înfiinţat fabrici de făină de peşte, care se dă vitelor ca nutreţ. Producţia făinei a crescut dela 31 milioane kgr. la 75 milioane kilograme pe an.

Timp de 70 de ani, Germania a cumpărat untura de peşte din Norvegia; în ultimul timp însă acest import a fost redus, deoarece prin organizarea vânatului de balene, s'au adus în anul 1938 pe pieţele Germaniei nu mai puţin de 90 milioane kgr. de grăsimi. Aceasta reprezintă a treia parte din cantitatea trebuincioasă fabricărei margarinei. Prin această fabricaţie se mai obţine o cantitate de 7 milioane kgr. făină de peşte ca produs auxiliar.

Nu trebue nimeni să-şi închipuie că vânatul balenelor se face la bunul plac; pentru reglementarea lui s'a înfiinţat institutul de cercetări dela Hamburg, care conlucrează în acest domeniu cu alte institute străine.

Expoziţia se găseşte pe terenul vechei grădini zoologice din Hamburg. Ea reprezintă întregul progres desfăşurat în planul de 4 ani al Führerului, — şi este una din cele mai bune expoziţii de acest fel. Toate ramurile de industrii, care derivă din pescărit sunt foarte bine reprezentate şi pentru prima oară ele sunt expuse în ansamblul lor.

Pescuitul în mare largă şi la coastă, şantierele care construesc nave pescăreşti, marele şi micul comerţ de peşte proaspăt şi conservat etc. Scopul expoziţiei este de a răspândi interesul pentru consumaţia peştelui şi a conservei de peşte.



Navă pescăreassă cu vele şi motor

In primul stand se vede cum pentru pregătirea mijloacelor şi obţinerea rezultatelor practice de pescuit, se lucrează mână în mână pe tărâmul technic şi cel ştiinţific. Pe hărţi mari sunt desenate poziţiile şi întinderea bancurilor bogate în peşte, atât cele din apele Germane cât şi în apele străine. Un vas pescăresc modern este redat în secţiune cu toate detaliile de construcţie în mărime naturală. El redă perfect atât condiţiunile de pescuit cele mai moderne cât şi traiul confortabil al pescarilor pe aceste nave.

Standul următor se ocupă în special de vânatul balenelor şi contribuţia în această ramură a pescăritului din partea institutului de cercetări dela Hamburg. Sunt expuse mijloacele de vânătoare şi metodele de lucru.

Diagrame mari reprezintă grafic progresul din ultimii ani: 78% din întreaga producţie de peşte se obţine azi prin metoda pescuitului în largul mărei cu plăşi remorcate, 15% prin pescuitul la coastă, iar restul de 7% se obţine cu ajutorul plăşilor fixe. Parcul necesar de nave reprezintă o adevărată flotă de pescari, care are nevoie de baze pentru descărcarea peştelui, utilate pentru valorificarea imediată a producţiei, şi în acelaş timp servind pentru aprovizionare şi loc de refugiu pe timp de furtună.

Sunt reprezentate în miniatură patru porturi mari pescăreşti germane şi anume: Cuxhaven, Hamburg, Wesermunde şi Finkenwärder care este cel mai modern. Câteva construcţii monumentale, ca noul pod peste râul Elba şi alte miniaturi, dau întregului ansamblu o notă pur technică.

Un alt stand arată posibilităţile care favorizează răspândirea consumului de peşte şi eftinirea sa.

Sunt expuse metodele de conservare precum şi o întreagă serie de sisteme frigorifere, ce se întrebuinţează pe navele pescăreşti şi în instalaţiunile şi în prăvăliile speciale dela uscat.

Peştele tăiat în felii poate fi conservat vreme îndelungată printr'o metodă frigoriferă specială. Această formă a peştelui preparat, are o mare putere nutritivă şi se prepară chiar pe nava bază a flotei de pescari, care este amenajată ca fabrică de conserve. S'a găsit astfel mijlocul de a efteni peştele şi s'a sporit cantitatea produselor fabricate. Un stand întreg desvălue secretul de fabricaţie al uneia din cele mai moderne instalaţii de acest fel. Higiena fabricaţiei este perfectă. Peştele afumat sau marinat aici este oferit spre vânzare vizitatorilor sau poate fi consumat pe loc într'un restaurant elegant.

Deasemenea sunt foarte bine expuse industriile secundare ce derivă din pescărit: Fabricaţia celulozei de peşte şi prelucrarea sa pentru industria textilă (lână de peşte) şi cofetării, tăbăcirea pieilor de peşte şi prelucrarea bureţilor de mare.

Printre scopurile principale ale expoziţiei este şi acela de a instrui pe vizitatori asupra varietăţilor de mâncare ce se pot prepara din peşte, accesul în bucătăria model a restaurantului fiind liber. Partea interesantă a restaurantului expoziţiei o formează pereţii care sunt adevărate acvarii cu peşti de apă dulce, peşti de mare, cum şi crustacei marini mai rari. Acest local a fost păstrat şi după închiderea expoziţiei pentru a menţine mereu treaz interesul publicului pentru problema peştelui.

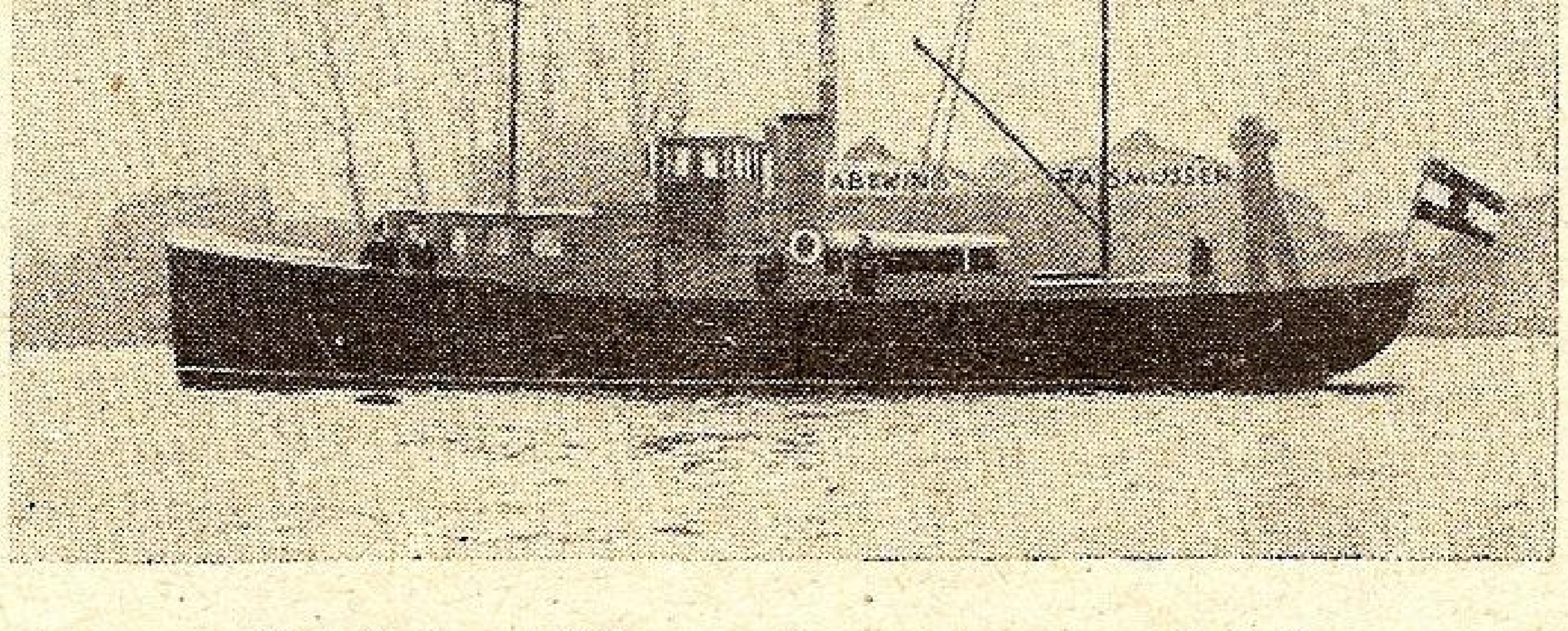
Marile posibilităţi de viitor ale economiei pescăritului german sunt reprezentate prin diagrame în mod foarte documentat.

O expoziţie permanentă foarte interesantă se găseşte la Varna, chiar în sala bursei de peşte din incinta portului.

Acolo se pot vedea metodele de pescuit întrebuinţate de pescarii bulgari, plăşi şi scule pescăreşti precum şi o seamă de peşti împăiaţi sau conservaţi în spirt, care se găsesc în apele teritoriale bulgare.

Se pare că în Bulgaria ca şi în Germania se fac sforţări mari pentru intensificarea şi încurajarea industriei pescăritului.

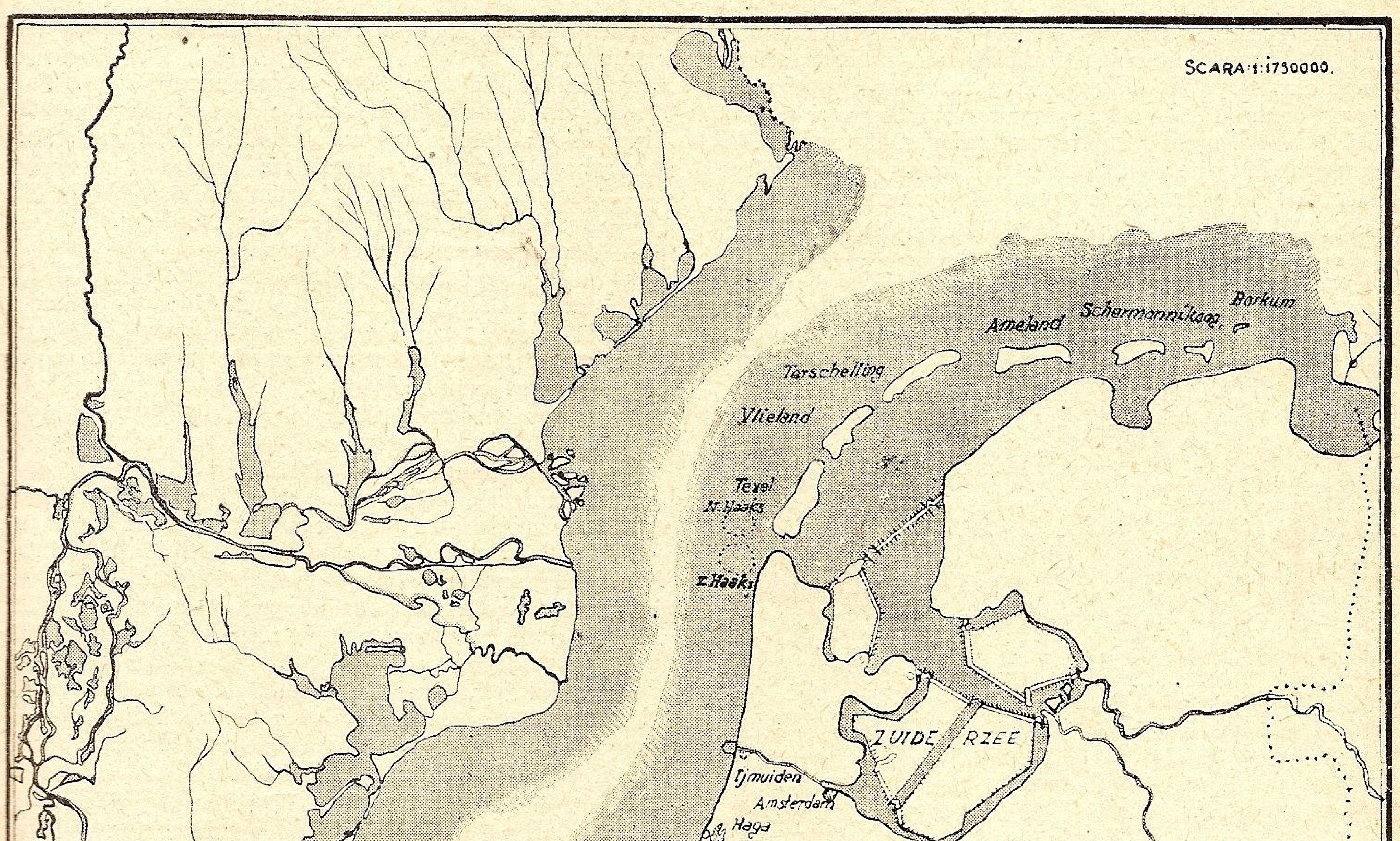
Olanda este una din ţările de frunte, în care industria pescuitului a ajuns la o desvoltare foarte mare, prin exploatarea cu cele mai moderne mijloace al acestui izvor minunat de bogăţie, marea şi râurile.



Navă de poliţie pentru paza pescuitului
în Marea Nordului

Pescuitul în apele olandeze interioare este aproape tot atât de însemnat ca şi cel de mare largă, despre care se spunea odinioară că este unul din cele mai nobile mijloace de existenţă a poporului olandez. In multe provincii din Nordul şi Sudul Olandei, pescuitul este încă una din cele mai productive industrii.

Dacă putem vorbi de progrese apoi nu trebue să neglijăm studiul organizărei mijloacelor al căror în-


SCARA 1:1750000.
Borkum
Schermonnikoog
Ameland
Terschelling
Vlieland
Texel
N. Haaks
Z. Haaks
ZUIDE RZEE
Ijmuiden
Amsterdam
Haga
Scheveningen

Harta Deltei Dunărei şi Mării Negre, în comparaţie cu Delta Rinului şi Marea Nordului

ceputuri datează din secolul trecut. Incă dela anul 1880 pescuitul în mare largă şi în apele teritoriale era reglementat prin lege.

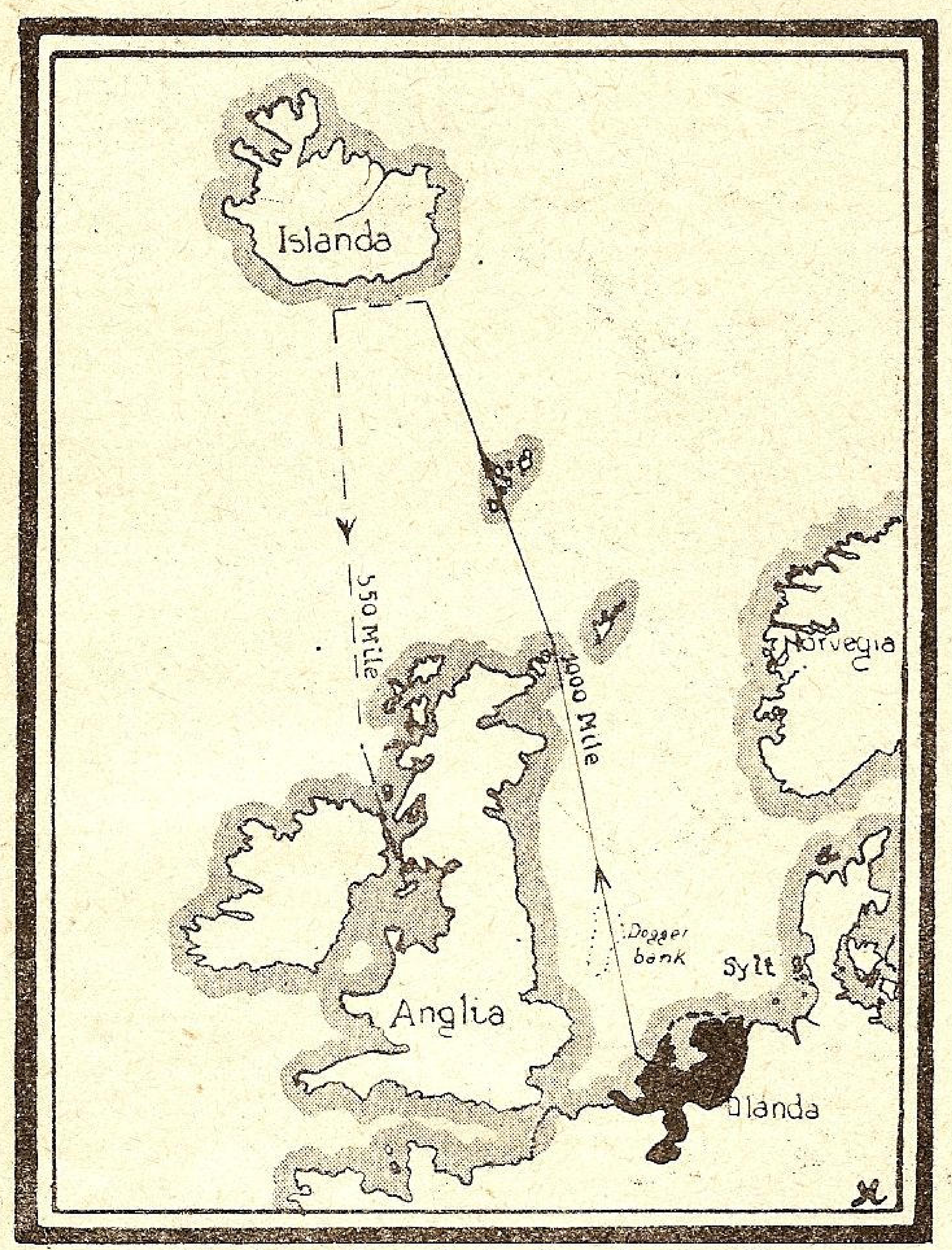
Navele pescăreşti purtau semne distinctive, iar pe infractorii acestor legi îi pândeau cele mai drastice sancţiuni.

E drept că la început s'a neglijat reglementarea pescuitului în apele interioare. Mai târziu în anul 1911 s'a umplut însă şi acest gol. Noua lege cuprindea reglementarea pescuitului în largul mărei, în apele teritoriale şi cele interioare, regulamente şi dispoziţiuni pentru transportul, distribuirea şi vânzarea peştelui, regulamentul colegiului pentru pescărit, statutul pescarilor şi funcţionarilor din industria pescăritului şi regulamentul sancţiunilor.

In decursul anilor şi această lege a suferit modificări şi complectări. Pescuitul a fost împărţit pe zone. Mai târziu în anul 1932 a fost delimitat şi pescuitul în apele teritoriale, în râuri şi lacuri, cu care ocazie au fost definite toate aceste ape. Se înfiinţează apoi registrele navelor pescăreşti.

Scopul acestor legi şi regulamente este să stârpească braconajul şi pescuitul liber dăunător, care nu ţine seamă de timpul când se face bătaia peştelui şi când anumite specii de pește și ouăle lor, trebuesc cruțate.

Incă din anul 1882 s'a încheiat așa numita „Convenție din Marea Nordului“ în care putem găsi precizări asupra denumirei de navă pescuitoare precum și semnele respective de recunoaștere, obligativitatea de a le înscrie în registrul de nave pescărești, condițiunile de control de către stat a pescuitului scrumbiilor, statutul personalului cum și altele.



Zonele engleze și olandeze de pescuit.

Activitatea institutelor de cercetări din domeniul pescuitului olandez și englez s'a manifestat recent (în anul 1937) printr'o conferință ținută la Londra, la care s'au discutat chestiuni technice cu privire la mărirea ochiurilor de plasă, felul plășilor după speciile de pește din Marea Nordului, etc.

Poliția pescuitului în Olanda se împarte pe regiuni pentru:

1. Paza apelor teritoriale.
2. Paza golfurilor dela Nord și Zuiderzee Maritim.
3. Paza în apele din interiorul golfului Zuiderzee secat în parte și a porturilor respective.
4. Paza fluviilor din Sudul Olandei și a porturilor deschise.
5. Paza pescuitului în Marea Nordului.
6. Paza râurilor interioare.
7. Paza celorlalte ape și canale interioare.

Supravegherea se face sub controlul direct a 3 inspectori ai pescăriilor, având în paza lor regiunile 1 și 2, 3 și 5 4, 6 și 7.

Tot de Administrația pescăriilor statului mai țin Institutul de cercetări biologice și Institutul de cercetări chimice, microbiologice și hidrografice ale Olandei.

Ca organ consultativ funcționează „Colegiul Pescăriilor“ care prin scrieri periodice ține la curent pe toți cei interesați cu progresele realizate în acest domeniu.

Paralel cu sforțările de organizare ale statului pentru progresarea pescăritului au activat în decursul timpului și armatorii de nave pescărești, unindu-se în asociații pe regiuni, cu nume ca:

— Asociația pescarilor de scrumbii.
— Asociația pescarilor din Marea Nordului.
— Asociația pescarilor de coastă.
— Asociația pescarilor de ape dulci, etc.

Deasemenea au luat ființă corporațiile de echipaje pe bresle.

Nu mult după înființarea acestor organizații s'au creiat fonduri pentru:

Asigurarea accidentaților.
Ajutorarea văduvelor.
Cultura peștelui în apele dulci etc.

Distribuirea peștelui proaspăt dela producător care este pescarul, în interiorul țărei sau la export ca pește conservat, (scrumbiile mai ales) este dată în seama distribuitorilor care sunt constituiți în Asociația comercianților de pește. Peștele produs în apele dulci este distribuit prin cooperative răspândite în întreaga țară.

Controlul fabricației conservelor de pește din punctul de vedere al calității și higienei este încredințat unui mare număr de funcționari de Stat. Fiecare cutie poartă sigilul comisiunei de control.

O imagine despre modul de desvoltare a mijloacelor de pescuit în Olanda ne dau cifrele de mai jos: Pela începutul secolului al 20-lea, numărul pescarilor de scrumbii de mare largă era de 5600 cari foloseau nave mici cu vele, iar în anul 1938 erau în total 9200 de pescari, pe un număr de nave mai mic dar dintre cele mai moderne și cu o producție cu mult mai mare.

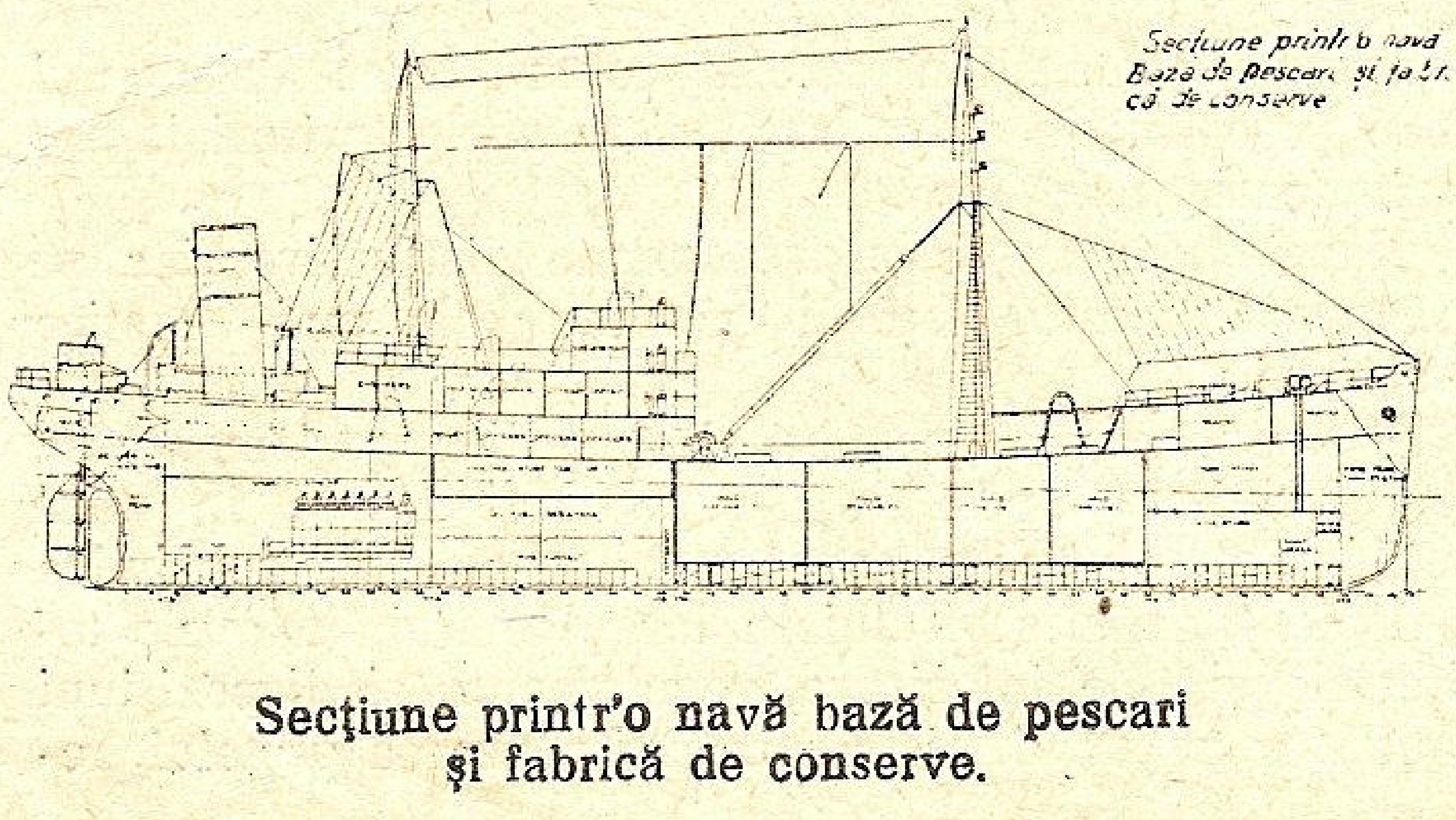
Cu pescuitul în apele din interiorul țărei sunt ocupați un număr de 49.000 de pescari. Producția de pește în anul 1937 a fost de 262 milioane kgr. din care 108 milioane kgr. de scrumbii, 46 milioane kgr. alți pești de mare ca: Batogul, Calcanul, Tonul, etc. și 108 milioane kgr. pește de apă dulce.

Valoarea acestei producții era de aproape $1\frac{1}{2}$ miliarde lei. Din această cantitate Olanda a exportat 167 milioane kgr., mai mult de jumătate în valoare de 1 miliard lei.

In același timp cu sporirea producției a crescut și consumul intern.

Peștele, nu asigură existența numai pescarilor ci dă de lucru la încă alți zeci de mii de oameni prin industriile anexe. Cu curățirea, conservarea și împachetarea numai a scrumbiilor sunt ocupați zilnic în Olanda 3000 de oameni.

Cea mai mare piață de pește proaspăt se găsește la Ijmuiden după care vine Scheveningen și Rotterdam. Porturile lor speciale pescărești sunt tixite de nave



Secțiune printr'o navă bază de pescari și fabrică de conserve.

din toate categoriile, cu pânze, cu motor, vechi și dintre cele mai moderne.

Flota navelor pescărești de scrumbii a evoluat timp de aproape jumătate de secol, dela cele mai primitive bărci cu pânze la cele mai perfecționate și moderne nave, cu instalații frigorifere.

Tipul navelor	1898	1908	1918	1928	1938
Nave cu vele	612	697	590	173	—
Nave cu mașină cu vapori	1	43	59	53	53
Nave cu motor Diesel .	—	2	31	153	207

In anul 1938 se mai găseau în Marea Nordului, având ca port de domiciliu Scheveningen, 15 nave de pescuit cu motor sub pavilion polonez, dar cu majoritatea echipajului olandez.

Acest tabel ilustrează foarte bine și progresul realizat din punctul de vedere a propulsiunei navelor pescărești. Navele vechi cu vele sunt repede înlocuite cu nave moderne, armate cu mașini cu vapori sau cu motoare Diesel. Apariția acestor mașini a mărit capacitatea producției scurtând timpul necesar întoarcerei pescarilor la bazele lor și scutindu-i de a mai fi expuși capriciilor mărei.

In anul 1901 a fost armată în Olanda prima navă pescărească cu motor Diesel.

Cu toate că numărul total al navelor a scăzut în decursul anilor, capacitatea de producție a crescut foarte mult. Majoritatea navelor cu motor au fost construite după anul 1915 și sunt înzestrate cu o singură elice de propulsiune. Puterea motorului nu trece de 100 C. P. In anii din urmă multe nave pescărești au fost transformate prin adaosuri de 3 până la 6 metri la prova și dotate cu motoare mai puternice, mărindu-le astfel capacitatea productivă. La Scheveningen 112 nave cu motor au produs în anul 1937, aproape jumătate din întreaga producție de scrumbii a Olandei, aproape 50 milioane kgr.

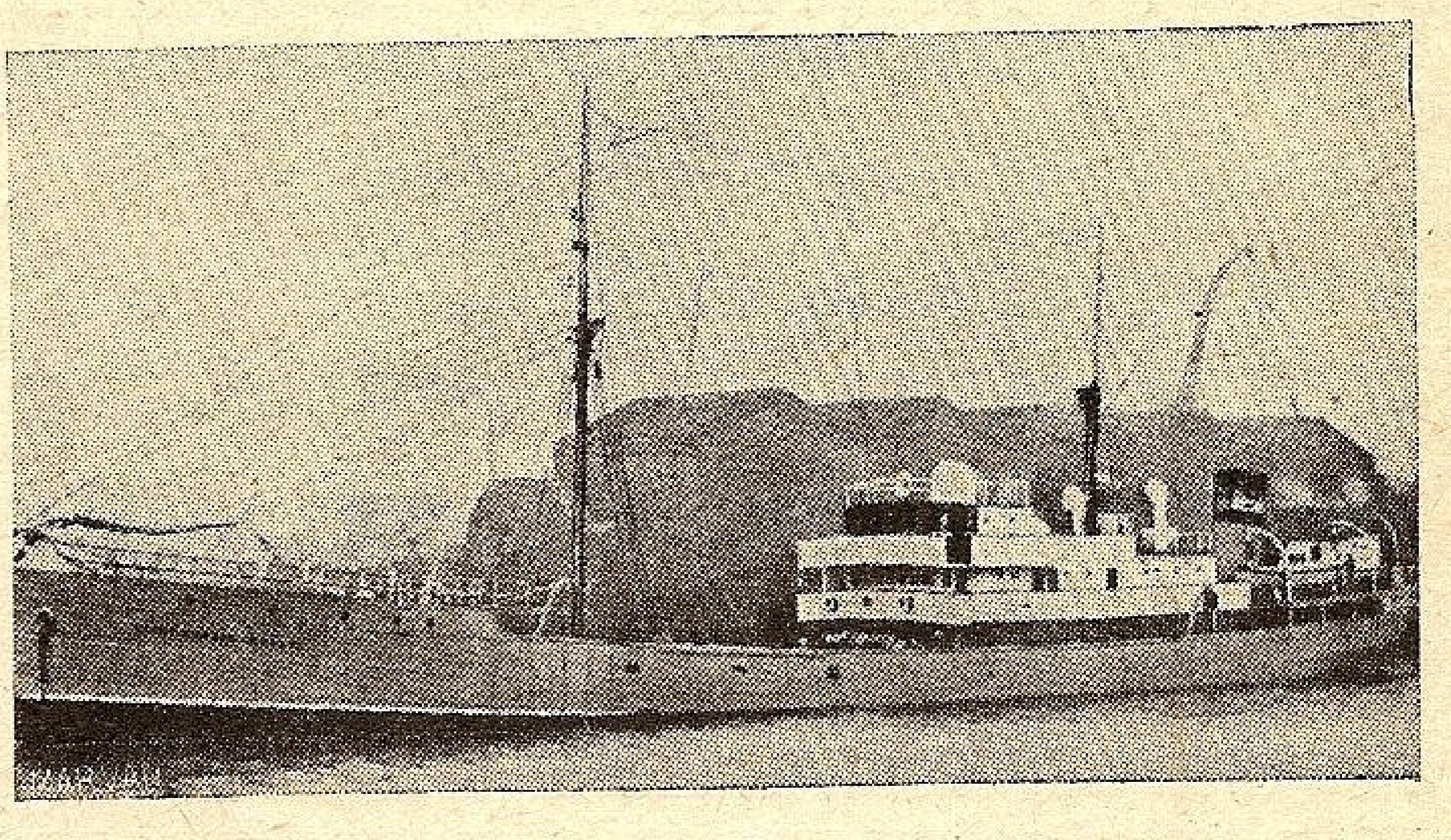
Motorul Diesel fiind mult mai economic în exploatare decât mașina cu vapori, a fost totdeauna preferat. Pe de altă parte motorul greu răspunde foarte bine cerințelor care isvorăsc din metoda pescuitului cu plasa remorcată.

Pescuitul cu ambarcațiuni mici, cu și fără motor în regiunile de coastă ale Mărei Nordului și Zuiderzee-ului este în prezent deficitar din cauza dispariției încetul cu încetul a peștilor din familia calcanului.

Vedere din portul pescăresc Scheveningen

Progresele ce s'au făcut dela 1900 încoace nu se referă numai la modernizarea navelor ci și la armamentul și sculele propriu zise de pescuit.

Plășile pentru pescuirea scrumbiilor au fost supuse în dese rânduri la transformări cu scopul de a mări capacitatea de pescuit. Aceste înbunătățiri au avut ca urmare micșorarea numărului de nave.



Noua bază de pescărie amenajată pentru fabricarea conservelor.

Mărirea tonajului navelor pescărești a permis pescuitul în mare largă, pescarii părăsind zonele costiere și bancurile Haaks, Terschelling, Ameland, etc. și avântându-se spre bancuri mai îndepărtate cum ar fi Dogger-bank. Astfel, pe lângă meseria de pescari, ei trebuia să fie și buni navigatori.

Pescarii olandezi mai temerari explorau încă dela începutul secolului al 20-lea apele depe coastele Islandei, cu toate că navele pescărești mari au apărut mult mai târziu. Produsele rezultate din pescuitul în Islanda se plasau cu predilecție în porturile depe coastele Angliei, din cauza drumului prea lung la întoarcere.

Navele întrebuințate de acești pescari trebuiau să țină bine marea în timp ce ambarcațiunile mai mici erau obligate să se refugieze în porturile apropiate.

Dar, riscurile pescuitului în ape îndepărtate sunt prea mari pentru ca să se poată vorbi de mărirea numărului acestor marinari îndrăsneți.

Pentru pescuitul peștilor din familia calcanului (Pleuronectite) care se găsesc în regiunile de coastă ale Olandei ca: Witte Bank, Cleverbank, precum și în regiuni mai îndepărtate, Amzumbank, Sylt, Roode-Zand Hornrif etc., Olandejii întrebuințează nave mici de 100 până la 150 tone.

La Dogger-bank se pescuește mai ales batogul.

Primele nave pescărești mari au fost cumpărate în Anglia de unde se trag și metodele cele mai bune de pescuit precum și sculele și plășile respective. Plășile sunt de 3 categorii: Plăși mari, în care intră și plășile de ocean, plăși mijlocii și plășile de coastă. Ele sunt confecționate din sfoară de Manilla. Deschiderea plășilor mari este de 36 până la 42 metri. Ustensiliile și metodele de lucru cu plasa sunt alese astfel încât pescuitul să dea maximum de randament. Deaceia s'a introdus după războí și în Olanda metoda Vigneron-Dahl. Ea se deosebește de metodele de pescuit cu plasa remorcată prin aceia că, în loc să fie legată plasa deadreptul de bordul navei, ea este suspendată de niște flotoare, care la rândul lor sunt remorcate de câte 2 nave.

Criza economică prin care au trecut după războí industriile tuturor statelor a influențat și asupra pescăritului, când guvernul olandez a introdus contingentarea produselor de import precum și unele măsuri pentru preîntâmpinarea devalorizării din cauza supraproducției.

Amintiri de pe bricul „Mircea”

5

de V. SANTINĂ

PIREU

Un cuprinzător golf natural, în care sunt adăpostite sumedenie de corăbii și vapoare. Orașul clădit pe o pantă și cu înfățișare frumoasă. Din acest port au plecat corăbiile cu eroii Greciei antice, cari au uimit lumea cu isprăvile lor, el fiind așezat foarte aproape de Athena.

Pretutindeni suntem primiți prietenește de greci, țările noastre fiind în cele mai prietenești legături, iar vizita noastră nimerindu-se să urmeze vizitelor pe care studenții greci o făcuse studenților români la București, iar studenții noștri la Athena. In Pireu am întâlnit Greci cari vorbeau românește, Greci care trăiseră în țara noastră pe care nu o mai puteau uita, după cum nu o poate uita nici un străin care a viețuit un timp ceva mai îndelungat pe acest pământ binecuvântat de Dumnezeu. De altfel un camarad din Neamțu, în prima dimineață pe care am petrecut-o la Pireu, a făcut constatarea că cocoșii din acest port cântă românește. In adevăr, cocoșii trăgeau niște cucuriguri în cea mai curată românească. Camarazii l'au râs pe descoperitor până la liberare, măcar că el le spunea că a spus-o așa, în glumă. Până în cele din urmă de unde să știe bietul creștin că diavolii de cocoși vorbesc aceeași limbă, pe toată fața pământului.

Viața nu ni s'a părut scumpă, mai ales că leul nostru valora o drahmă și 40 lepta. Chiar în port era un restaurant în care cântau „artiști muzicanți“ români și „artiste“ din țara noastră. Ne-a plăcut mult pâinea — făcută din grâu românesc — din care la plecare Mircea s'a aprovizionat și care, nu știu datorită cărui secret de fabricație, nu s'a uscat și nici nu a mucezit, după 7 zile. Intr'una din zile au venit pe bord doi călugări dela Sf. Munte, Români dela o monastire românească, care veniseră cu o corăbioară a lor, să vândă unt-de-lemn și să cumpere sare. Unul din acești călugări era comandantul micei corăbii. Au fost poftiți la masă de ofițerii noștri, iar comandantul le dărui niște parâme, care nu mai erau de trebuință lui Mircea. In schimb, au făcut și ei mici daruri, sfințite și au făgăduit să facă rugăciuni în mănăstirea lor, pentru echipajul lui Mircea. Comandantul nostru ne-a îngăduit să vizităm și Athena.

ATHENA

Această glorie a lumii antice, leagănul artelor, al filosofiei și al tuturor îndeletnicirilor spirituale, care ridică pe om spre Dumnezeu; orașul care a cultivat frumosul până la hotarele desăvârșirei îngăduită omului; hotare de care omenirea s'a apropiat abia după veacuri ,în epoca Renașterei; creierul și sufletul lumii antice, rol pe care, cu mai puțină strălucire, poate, l'au avut apoi, — în Europa — Roma și Bizanțul, în antichitate, iar în vremurile de astăzi Parisul, cred. Nu cred ca vreun om care cunoștea Istoria Lumii să pună piciorul pe pământul Athenei, fără ca bătăile inimii să nu fie mai repezi, fără ca gândul să nu-și ia zborul în trecutul frământat în atâta sânge al neamului omenesc, fără să se gândească la acele nume care trăesc de 25 de veacuri și care vor trăi cât și pământul, sau cât civilizația.

Impreună cu câțiva elevi din școala de marină, ne hotărîm să vizităm mai întâi Acropolea și urmele trecutului glorios al Athenei și numai după aceasta să vizităm orașul. In drum spre Acropolea ni se arată o scobitură într'o stâncă, despre care legenda spune că ar fi închisoarea în care ar fi murit Socrate, condamnat la moarte de atenieni și care s'a otrăvit bând zeamă de cucută. Nu departe de Acropole dăm peste ruinele unui templu, numai coloanele, dărâmate toate și făcute din bucăți care fuseseră așezate una peste alta — ni s'a spus că-i templul lui Zeus — (Jupiter). Am vizitat apoi Acropolea, Parthenon-ul, muzeul de antichități, Circul lui Pericle, bine păstrat, de parcă ar fi avut o vechime de câteva zeci de ani, nu de veacuri. Ne-am așezat pe scările acestui teatru antic, am aprins țigările și... am făcut istorie, literatură, filosofie, evocând uriașii elenismului și ai lumii. Ne-am împiedicat însă de numele unui filosof, pe care n'a fost chip să ni-l amintim nici unul, cu toate sforțările ce le-am făcut. După ce am ridicat „ședința“, trecând pe lângă muzeul de antichități, un sergent de evzoni, dintr'un grup de 4, auzindu-ne în ce limbă vorbim, cu chipul strălucind de bucurie ni se adresează cu vorbele:

Ș'noi him armâni.

Erau români macedoneni, care auziseră că este pe lume o țară frumoasă și bogată, care se numește România și că în țara aceea locuesc oameni de acelaşi neam cu ei, vorbind aproape aceeași limbă. Ne-am împrietenit numaidecât și am pornit împreună spre Athena. Ne înțelegeam destul de bine, ne-au întrebat în ce parte vine așezată țara noastră, câți suntem, munți și mare avem, ce crește pe pământul nostru? Le-am spus că suntem atâtea milioane, că și mai multe milioane din neamul nostru se află sub stăpâniri străine, că avem munți și păduri și mare și ape care brăzdează tot întinsul țării, iar una numită Dunărea, este atât de mare că merg pe ea vapoare de cele care plutesc pe mări; că în pământul nostru cresc toate felurile de cereale, legume și fructe afară de portocali, lămâi și măslini. S'au bucurat mult și mai departe ei ne-au călăuzit prin Athena. Orașul nu era prea mare, pe atunci, însă curat iar clădirile impunătoare cu toate că cele mai multe numai parter. Pretutindeni marmură din belșug; pereții multor locuințe, curțile și chiar trotoarele, pavate cu marmură; tramvaele puse în mișcare de mașini cu aburi, mașini îmbrăcate în alamă peste tot și strălucitoare ca aurul; trăsuri de piață numai landouri, pe lângă a căror eleganță caii, nu prea de soiu, par împrumutați de ocazie. Trecem pe lângă palatul Regelui, așezat într'un parc destul de întins, palat destul de simplu ca înfățișare. Lordul Byron, marele prieten al Greciei își are statuia în orașul acesta pe care l'a iubit. Copacii și arbuștii din Athena au o înfățișare de parcă seceta ar dăinui de vreme îndelungată, ceiace face pe un ofițer al nostru să facă observația că: de asta n'au grecii cântece cu frunză verde. Amatorilor de lapte proaspăt li se servește lapte de capră, muls la cerere. Caprele aveau botnițe, ca să nu strice frunzișul. După ce am văzut orașul, ne-am retras împreună cu armânii noștri într'un restaurant și ne-am cinstit cu rețină — nu vă scuturați, e vorba de un soiu de vin grecesc, cu un gust amărui, un fel de pelin de-al nostru — şi am stat la masă. In timp ce vorbeam de una şi de alta, unul din camarazi se ridică de pe scaun şi strigă triumfător: evrika! evrika! Haide, dă-i drumu, ce mai aştepţi? îi ripostează altul. Esop! Esop! Bravo! leule, dau un kilo în cinstea lui Esop. Acesta era filosoful al cărui nume nu ni-l puteam aminti în neuitata „şedinţă“ din Cricul lui Pericles. Am închinat câte un păhăruţ în amintirea multor oameni mari ai Greciei, dar nici pe ai noştri nu i-am uitat şi dacă nu era între noi un camarad mai puţin expansiv, care a dat semnalul plecării, poate ne întindeam şi la alte neamuri... Ne-am despărţit de fraţii macedoneni mulţumiţi că ne-am cunoscut şi am făcut un scurt popas la Falero, în al cărui golf era ancorată cea mai mare parte din flota greacă, unde, ca să fim în nota zilei, am băut câte o bere (tot băutură amară, adică). In această localitate, aşezată între Athena şi Pireu, vin atenienii, seara mai cu seamă, cu familiile, să petreacă şi să se plimbe. Am plecat şi noi la Pireu, mulţumiţi ca omul după o zi bine întrebuinţată. A sosit şi ziua plecării şi după ce Mircea s'a aprovizionat cu cele trebuitoare, am luat-o iar la drum pe mare, ocupându-ne cu treburile noastre marinăreşti, până la noul popas pe care l'am făcut la insula Creta.

INSULA CRETA

Ţara Regelui Minos, patria lui Dedal, care a făcut Labirintul în care Theseu s'a condus cu firul Ariadnei, după ce a omorât Minotaurul...

Noi am găsit trupe de ocupaţie, în această fostă reşedinţă de Zei şi Semi-Zei, ba chiar am făcut cunoştinţă cu Francezi şi Ruşi vizitându-i în cazărmile lor. Trei subofiţeri francezi ne-au înapoiat vizita şi au stat cu noi la masă, la popota subofiţerilor, pe brikul Mircea, gustând din vinul nostru de Drăgăşani — pe care Mastela îl căpătase dela popota ofiţerilor, datorită bunăvoinţei comandantului nostru — pe care Francezii l'au lăudat mult, deşi, se zice, că ei au cele mai bune vinuri din Europa şi chiar din lumea întreagă. Noi am ancorat în faţa oraşului Suda, iar de aici unii dintre noi s'au dus până la Caneea, pe jos, în trăsuri (tot landouri ca şi la Athena) sau călări pe măgari. In Creta sunt livezi de măslini şi vii cu nişte struguri de o mărime neobişnuită; oamenii erau foarte ospitalieri, chemau de pe drum pe marinarii noştri, trudindu-se să se înţeleagă cu ei şi ii ospătau cu masline, cu vin, cu fructe. Am văzut în această insulă bărbaţi frumoşi, înalţi, voinici, sprinteni, cu chipul smead. Am gustat din... zăpada de pe munţi, pe care cretanii o păstrau cum păstrăm noi ghiaţa (lucru care lipseşte pe insulă), însă în legătură cu aceasta vă cer voie să povestesc o întâmplare despre:

RASE ŞI BĂUTURI ALCOOLICE ŞI DESPRE DOI PRIETENI ŞI UN MĂGAR

Era în ziua plecării şi un mic grup de gradaţi din şcoala de marină şi din trupă, ne cinsteam „la botu calului“ într'un restaurant din port, cu nişte camarazi Francezi de pe vasul de războiu, staţionar în Creta; ora plecării se apropiase şi începusem să ne luăm rămas bun dela camarazii francezi, când iată că dau năvală în restaurant, Italienii de pe un vas de războiu, care abia se reintorsese în port. Ne salutăm şi dăm să plecăm, dar unde-i chip? Italienii încep să ne mustreze; cum, se poate să nu beţi un păhăruţ cu noi? cu noi nu sunteţi neamuri? încă mai de aproape de cât cu Francezii? — pe-atunci studenţii şi tineretul nostru, ba chiar şi dintre oamenii mai maturi, purtau pălării „corda-fratres“, ca un semn de dragoste deosebită pentru sora noastră mai mare. Intre marinarii din toată lumea, fie că sunt sau nu rude adevărate, a nu primi să cinsteşti un păhăruţ, e ceva grav de tot, insultător putem zice şi: dă-i cu... zăpadă şi vin turnat peste ea în pahar direct, dă-i cu rom şi coniac, că nu mai puteai alege ori să nu primeşti din mâna care îţi întindea paharul cu atâta dragoste. Dar „colaborarea şi activitatea pe teren“ a rasei Latine, care reprezinta strâns laolaltă cel mai formidabil şi mai strălucit grup latin, a fost întreruptă de sirena lui Mircea, care chema pe cei cari nu se aflau încă la bord. Acest semnal a fost auzit şi de camarazii Italieni şi numai aşa am putut scăpa cu obraz curat; adică nu chiar aşa curat, pentru că pe deoparte emoţia întâlnirii cu rasa Latină, iar pe de alta zăpada şi, poate, chiar vinul, coniacul şi romul, ni-l cam feştelise.

Comandantul secund, care nu ştia cum stă „chestia“, ne aştepta la scara lui Mircea şi ne-a făcut o primire de nu eram bucuroşi şi la care de altfel ne cam aşteptam noi: nu vi-e ruşine, gradaţi şi voi elevi încă viitori ofiţeri, frumos exemplu daţi soldaţilor! Insă, din fericire pentru noi gradaţii, soldaţii ne întrecuseră; în adevăr: începuse să se vireze ancora, când pe cheu apare un grup interesant: doi marinari de ai noştri, un măgar, iar la câţiva paşi în urmă, proprietarul acestuia. Unul din marinari era călare iar celălalt sprijinea cu o mână pe călăreţ, iar cu cealaltă, armată cu un beţişor, îndemna măgarul la drum; se vedea bine că cel de pe măgar o făcea pe călăreţul numai datorită faptului că era sprijinit, pentru că făcea nişte mişcări cu capul, de părea ba că se gândeşte la ceva adânc de tot, ba tăgădueşte ori afirmă ceva, sau că se miră de ceva.

Indată ce au ajuns în dreptul lui Mircea, cel pedestru a început să strige cât îl lua gura: ***Mircea! Mirceeea***. De cum apăruse grupul pe cheu, Mastela a vorbit ceva cu comandantul secund, după care a dat ordin să se lase scara din babord şi să se armeze barca, care era de acuma pusă la postul de mare, pentru a aduce la bord pe argonauţii noştri, dintre cari unul, călăreţul, era magazioner la magazia de pitură (vopsele) şi materiale a bricului, deci o „personalitate“ şi unul din oamenii de încredere ai şefului de echipaj. El nu putea fi părăsit, mai ales că arătase atâta simţ al datoriei, fie chiar printr'un împuternicit, prezentându-se în ultimul moment şi încă pe şase picioare, dintre care patru nici nu erau ale lui, după cum aţi văzut. Numai după ce barca a sosit la ţărm, pedestraşul a luat pe călăreţ la subsuoară şi l'a depus în barcă, iar proprietarul măgarului l'a luat pe acesta şi s'a dus în drumul lui. Aceşti soldaţi erau doi prieteni nedespărţiţi, lipoveni din Dobrogea, magazinerul un tip mărunţel şi îndesat — exemplar destul de rar între lipoveni şi unic exemplar pe Mircea — iar celălalt un băiat de statură şi putere uriaşă, care, după cum vă spusei şi-a luat prietenul subsuoară, lucru ce a făcut şi când a sosit la scara lui Mircea, ducându-şi camaradul până în cazarma echipajului. Camarazii noştri se duseseră la Caneea, unde se întâlniseră cu rasa Slavă şi rezultatul îl văzurăţi dumneavoastră... Dar şi predica, pe care a încasat-o Guvidu, (asta era porecla ex-călăreţului) la vremea potrivită, nu chiar atunci fiindcă n'ar fi putut s'o preţuiască, o fi ţinând-o minte şi astăzi.

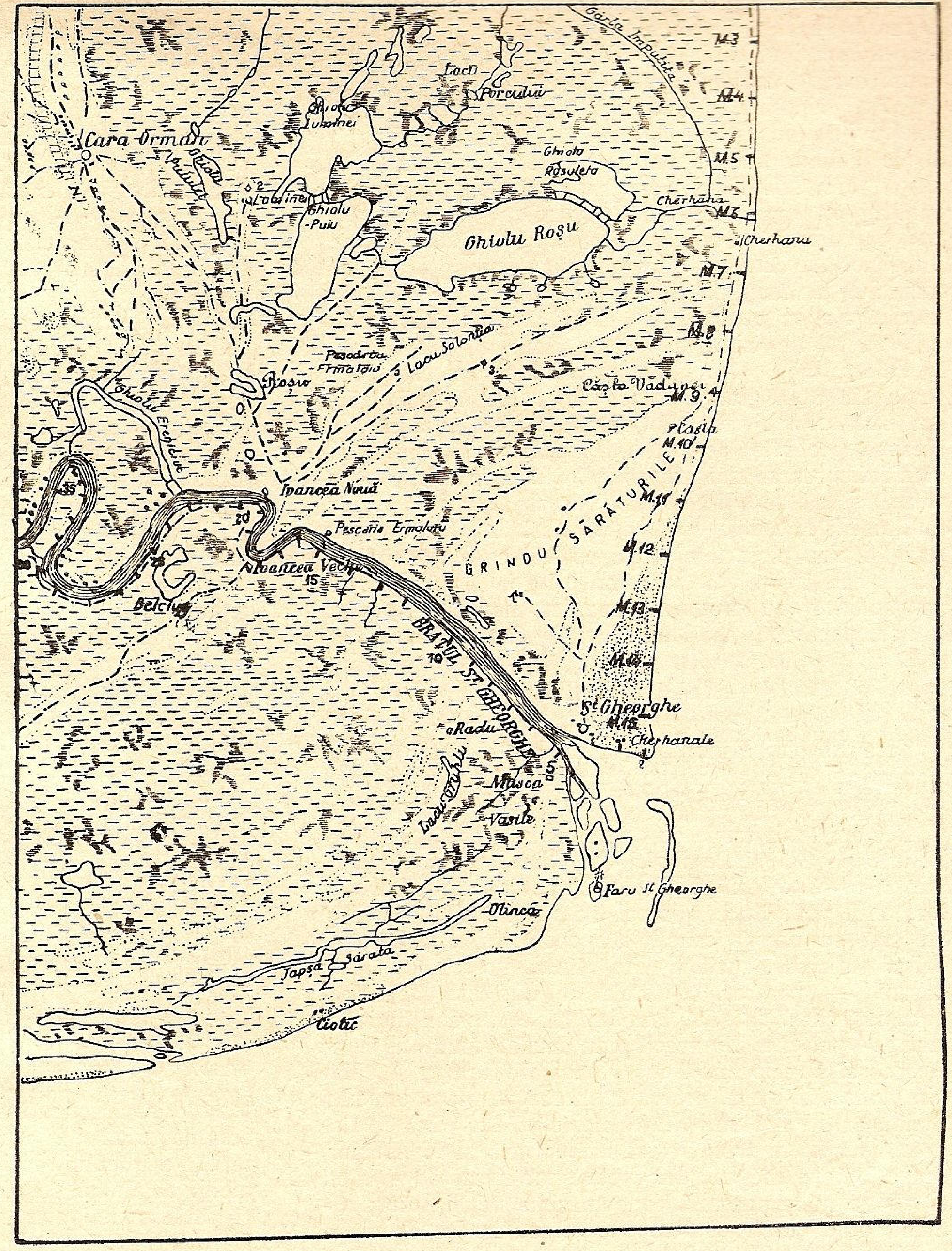
(Amintirile vor continua)

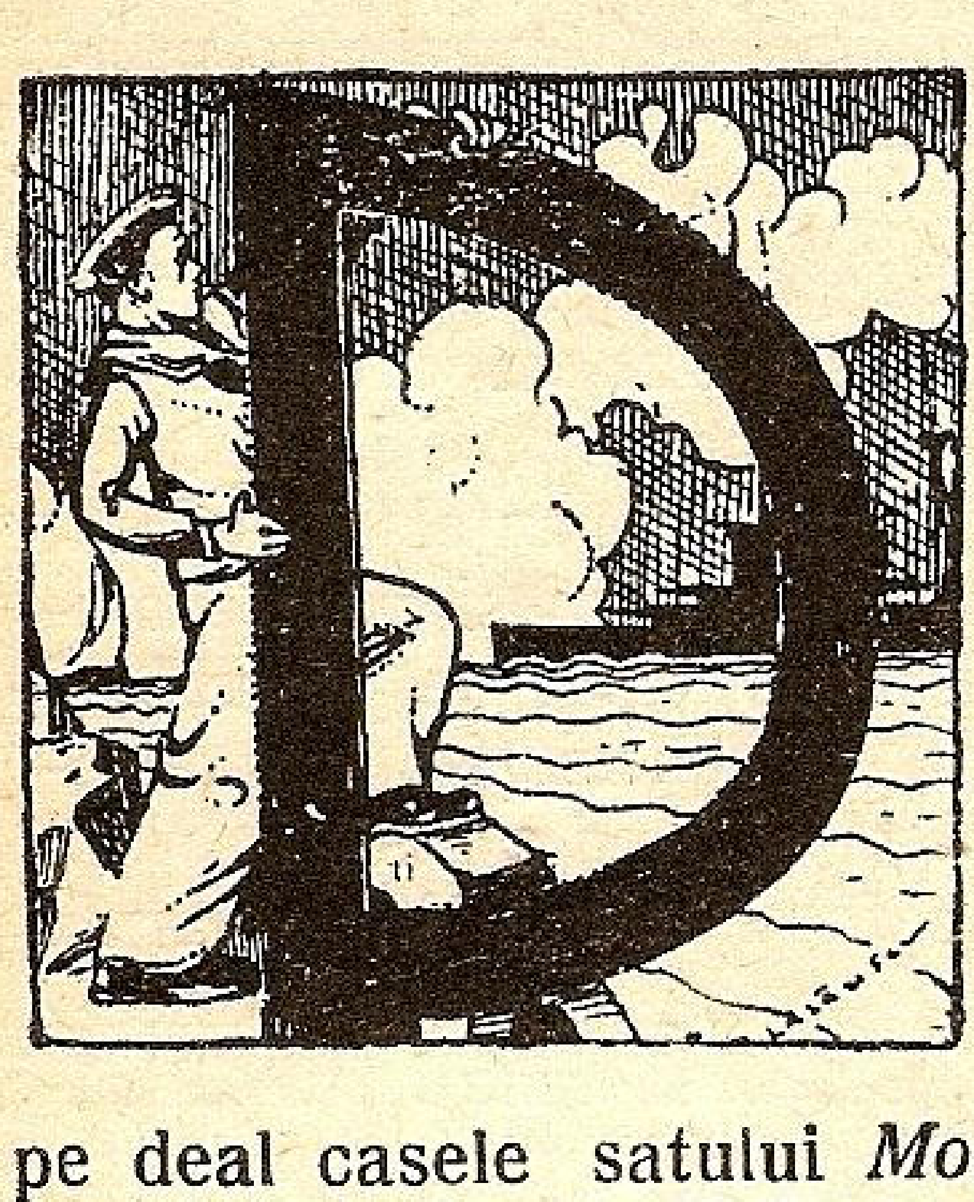
Călăuza Dunării şi a Mării Negre

Braţul Sf. Gheorghe

de V. V.

IX.


Gârla Impuţita
M.3
M.4
Lacu Porcului
Ghiolu Lupoaiei
Cara Ormân
Ghiolu Puiului
Lupoinei
Ghiolu Puiu
Ghiolu Roşu
Ghiolu Roşuleţu
Cherhana
M.5
M.6
M.7
M.8
Pescăria Ermalaiu
Lacu Saloniţia
Roşu
Căsta Vaduvei
M.9
Plasia
M.10
M.11
M.12
M.13
M.14
M.15
Ghiolu Ereniciuc
Ivancea Nouă
Pescăria Ermalaiu
Ivancea Veche
GRINDU SĂRĂTURILE
Belciug
BRAŢUL SF. GHEORGHE
35
20
25
15
10
5
St. Gheorghe
Cherhanale
Radu
Lacu Ciotic
Musca
Vasile
Faru St. Gheorghe
Olinca
Japşa Sărata
Ciotic



DELA Ceatalul Sf. Gheorghe, lăsăm braţul Sulina la stânga şi ne continuăm drumul drept înainte. Malul drept este oarecum descoperit şi pe ape mari aproape că dispare, cel stâng este acoperit de arbori ce ne împiedecă vederea spre bălţile şi grindurile deltei. Pe dreapta, deasupra ghiolului Malcoci, se văd pe deal casele satului *Molcoci*, sat de germani, întemeiat de Ignatz Hiffart cu germani veniţi din Rusia, pela mijlocul veacului al 19-lea.

In faţa noastră, agăţat de deal, se vede Satul Prislav sau Domniţa Maria. Pe aceste locuri a fost odată o cetate, multe urme rămăseseră mărturia trecutului glorios, însă oameni fără omenie au dărămat zidurile, au împrăştiat inscripţiile astfel că nu putem şti ce anume cetate îşi ridică zidurile mărețe pe acest colţ de stâncă. Se zice că aici ar fi fost urmele micei cetăţi *Marcianopolis*, dar numai se zice...

Cotim la stânga şi printre copaci se zăresc casele satului Iolganul de jos, de acum ţărmurile nu mai au pomi prea mulţi şi pe dreapta se ridică digul de apărare contra inundaţiilor, care ascunde în dosul lui *Jepşile Pârlita*. La fel agăţată de deal se vede şi satul Pârlita, iar pe malul stâng aproape la înălţimea apei Şantierul PARID şi canalul nou deschis *Regele Carol II*.

La km. 97 trecem *Carasuhatul de Sus, Japşa lui Andrei* şi înălţimile *Beş Tepe*. Ascunse sub malul înalt stau Jepşele Mărgărit şi Leului, cum trecem *Carasuhatul de jos* apare în depărtare *Mahmudia*. Vom opri aici şi ne vom sui pe dealurile ce se întind spre Beş Tepe, lăsând pe Colonelul Drăghicescu să ne spună ce a fost prin aceste locuri.

„Din rămăşiţele unei antice cetăţi, ce se găseşte pe locul ocupat de acest orăşel, se deduce a fi fost aci cel mai înaintat punct întărit roman, şi probabil şi cel mai tare, în această regiune a Dunării, pe actuala ramură Sf. Gheorghe.

Cetatea era pe malul Dunărei şi pe coama celui mai înalt colnic despre Beş Tepe. Ea avea 125 metri înălţime şi cam aceiaşi lungime, înconjurată cu zid de piatră de calcar şi cărămidă.

Rămăşiţele, fărămate şi foarte reduse, se pot vedea până astăzi. In 1872, zidurile cetăţii aveau, în partea bine conservată, o înălţime de 3 metri, pe o lărgime de 2 m.

In afara zidurilor, de jur împrejurul cetăţii, se află un şanţ de pământ ce o înconjură ca o cingătoare. Pe la 1872, acest şanţ avea 5—6 m. adâncime, neregulată. In mai multe locuri şanţul astupându-se a rămas ca un val. E posibil că acest şanţ să fie opera Genovezilor, cari se crede că, oare când au domnit şi aci. Faimoşi cercetători de comori, din Dobrogea, au găsit în aceste ruine nişte chipuri monstre, de pământ ars, şi aflate la adâncime de un stat de om. Ele erau căptuşite pe dinăuntru cu pânză, şi erau pline cu mălai. Mălaiul ca şi pânza erau de culoare neagră, ca cum ar fi fost arse. Din acestea rezultă că şi această cetate a terminat tot prin un groaznic incendiu, ca mai toate din timpul devastărilor barbare. Analiza serioasă a resturilor susţine credinţa că ea a fost romană.

In timpul resbelului ruso-turc din 1828—29, în apropiere de acest orăşel, avu loc o însemnată bătălie, dar ale cărei detaliuri sunt complectamente necunoscute.

De un timp immemorial, această localitate fuse ocupată de o colonie de români. Satul avea numele de Moldovan Beş Tepe (cinci colnice muntele din vecinătate).

Pe la 1832, satul fu declarat orăşel şi i se dete numele de *Mahmudieh*, după numele sultanului Mahmud al II-lea.

Biserica acestui orăşel, pare a fi fost întâia, creştină dela ocupaţia Dobrogei de Turci. Fu fondată în această regiune, pe la 1836, de membrii familiei româneşti *Gâscă*. Materialul acestei biserici fu trecut a mobila o nouă biserică, zidită la Tulcea, pe la 1846—47, de aceiaşi familie, şi care deveni catedrala Tulcei, sub patronul Sf. Nicolae, — în 23 Noembrie 1878.

Cu puţine zile înaintea începerei răsboiului din 1877, un locuitor găsi, în apropiere de acest oraş, capul unui elephans primogenus (Mamuth) cel mai voluminos animal cunoscut din perioada anti-deluviană.

Tătarii, cari înaintea resbelului din 1877—78 ocupau în destul de numeroşi această regiune, o părăsiră pentru a se aşeza aiurea şi fură înlocuiţi, după răsboi, cu alte colonii creştine.

In ultimul timp se spune că cetatea, care se ridica pe locul Mahmudiei, ar fi fost cetatea *Salsovia*, cetate romană şi că în timpuri mai apropiate a servit de asemenea de punct de apărare şi magazinare pentru Genovezi.

Plecăm la vale, mai mergem puţin în jos şi apoi începem să întoarcem la stânga, dela km. 81 ne apropiem din nou de Mahmudia, ca şi cum ne-ar fi greu s'o părăsim şi de aceea trebue s'o vedem şi din faţă. Terminăm cu întoarcerea la stânga şi acum întoarcem la dreapta, stuful şi sălciile de pe mal ne opresc vederile spre bălţile şi ghiolurile ce se ascund, zărim însă prin ochiurile de lumină înălţimile dela *Murughiol*. La km. 68 dăm de satul Uzlina şi gârlele ce fac legătura cu ghiolul Uzlina, Isacova, Obretinul mic, şi canalul Sulina. In depărtare printre casele satului se zăreşte pădurea Caraorman. De odată cursul apei se îndreaptă spre dealuri apropiindu-se de satul si ghiolul Murughiol, ca apoi cu părere de rău că am mai făcut şi acest cot s'o luăm din nou spre mare.

Pe aici se pare că a fost cândva o cetate, locul precis nu se ştie unde îşi avea aşezarea. Colonelul Drăghicescu spune de această cetăţuie: „Cetăţuia este formată din un zid de piatră, gros de 2—3 m., cam 180—200 metri de perimetru, în formă de circumferinţă. In corpul acestui zid din distanţă în distanţă, se află urmele a 16—20 turnuleţe. cu o depărtare variabilă de 2—10 metri, având azi o înălţime de 1—2 metri., deasupra zidului. Zidul perimetrului e acompaniat de un şanţ, care cu toate depositiunile inundaţiilor, a rămas cu o adâncime variabilă de 1—3 m. Spre N-E zidul este rămas suspendat în aer; pământul de sub temelii a fost scos de faimoşi căutători de tesaure (comorari).

Zidul prezintă o legătură neregulată de petre calcaroase, lipite prin un mortier de var amestecat cu cărămidă pisată. Cercetările făcute nu au avut nici un rezultat. In localitate poartă numele de Geneviz Kaleh (cetatea Genovezilor) şi este posibil ca ea să fi fost o cetate zidită de Genovezi, în timpul mărirei lor la Gurile Dunărei pe ruinele unui castru, cea din urmă sentinelă pe malul drept.

La $2^{1}/_{2}$ km, la Est şi Sud-Estul cetăţuii, pe malul braţului Dunavăţului, se află — în apropierea satului Dunavăţul Mare şi între aceasta şi omonimului său — o cingătoare de pământ, ridicată şi de o încăpere considerabilă, înconjurată spre N-W si Sud cu un şanţ de 5 m. lăţime, spre Est are malul Dunavăţului de 10—15 m. înalt. Nici o urmă de pământ ars sau piatră. Este posibil ca ea să aparţină celor dintâi timpuri ale fortificaţiilor naturale, în epoca preistorică.

Azi toate colnicele sunt numite cetăţuie, însă nu ne-au mai rămas decât urme precise, doar în legende mai există urma celor ce au fost pe aceste locuri.

La km. 60 se desprinde gârla Dunavăţ, care merge de udă satele Dunavăţul de sus şi de jos, apoi se uneste cu canalul Regele Carol I şi de aci în Razelm.

Vom lăsa pe altă dată descrierea drumului spre Razelm şi acum ne vom continua drumul la vale spre mare. După o bună bucată, de drum în linie dreaptă, dela km. 57 întoarcem când la dreapta când la stânga.

La km. 23 găsim gura ghiolului său *Sahaua Ernciuc*, probabil un fost drum al apelor, care însă l'au părăsit lăsându-l singur în împărăţia stufului. Trecem apoi satele *Ioancea mare şi mică* şi dela km. 16 cursul se îndreaptă şi apele se scurg liniştite spre mare.

La km. 5 se desparte braţul de mijloc, îl lăsăm la dreapta şi acostăm în satul Sf. Gheorghe. Vizităm cherhanalele şi satul care deşi nu e mare are totuşi pitorescul lui. Să întrebăm drumul de eşire la mare, căci Dunărea este foarte schimbătoare la gură, să vorbim chiar cu unul din pescari ca să meargă cu noi şi să ne arate drumul e mai bine şi mai sănătos. Privim în zare şi aşteptăm pe acei cari vin dela Sulina pe mare, ca apoi împreună să continuăm drumul spre Constanţa.

•

Acum când ne-am strâns cu cei veniţi pe braţul Chilia şi mergem să-l întâlnim pe cei care au mers pe brațul Sf. Gheorghe, e bine să reamintim ceva despre formarea deltei Dunărei.

In timpurile îndepărtate, 1300—1200 în. Chr., se spune că Dunărea avea 2 guri cari se despărțeau la Semlin, una mergând spre Marea Adriatică și alta spre Marea Neagră. In Marea Neagră ea se vărsa prin două guri, numite *Calon* și *Arios*. Nu știm ce și câtă crezare putem da acestei descrieri prin 2 guri. Dunărea prin aluviunile depuse și-a înaintat gurile în mare, că se vorbește de o Dunăre care își avea gurile la Calafat, într'un golf mare, în locul căruia avem azi câmpia noastră. Se vorbește mai târziu de delta Dunărei dela Silistra și Hârșova, formată de cele două brațe Borcea și Dunărea mare.

Herodot (484-406 în. Chr) scrie în lucrările sale că Dunărea avea cinci guri, *Apoloniu de Rhodos* (270—186 în. Chr.) pomenește numai de trei guri, ca apoi *Strabon* (50—60 în. de Chr.) să spună că Dunarea avea șeapte guri. Ovidiu la fel pomenește de cele șeapte guri ale Dunărei, iar Pliniu cel bătrân (23—79 d. Chr.) vorbește de cele șease guri ale Dunărei pe care le și numește: *Peuce*, cea mai apropiată de insula cu acelaşi nume, *Naracustoma*, *Calonstoma*, *Pseudostoma*, *Boreostoma* și *Spidostoma*. Numărul gurilor Dunărei variază continu, până când începând dela 1835 și până în zilele noastre rămân 3, Chilia care la rândul ei are mai multe brațe, Sulina cu un singur braț și Sf. Gheorghe care la fel are și el mai multe brațe.

Despre schimbarea deltei Colonelul Drăghicescu ne spune:

„Părțile joase ale albiilor, umplându-se cu aluvion, în timpul inundațiilor, gurele dispăreau sau se prefăceau în canale; exemplu Dunărea veche între Belna și Șiștov, Borcea între Silistra și Hârșova, Dunărea veche între Hârșova și Măcin etc.

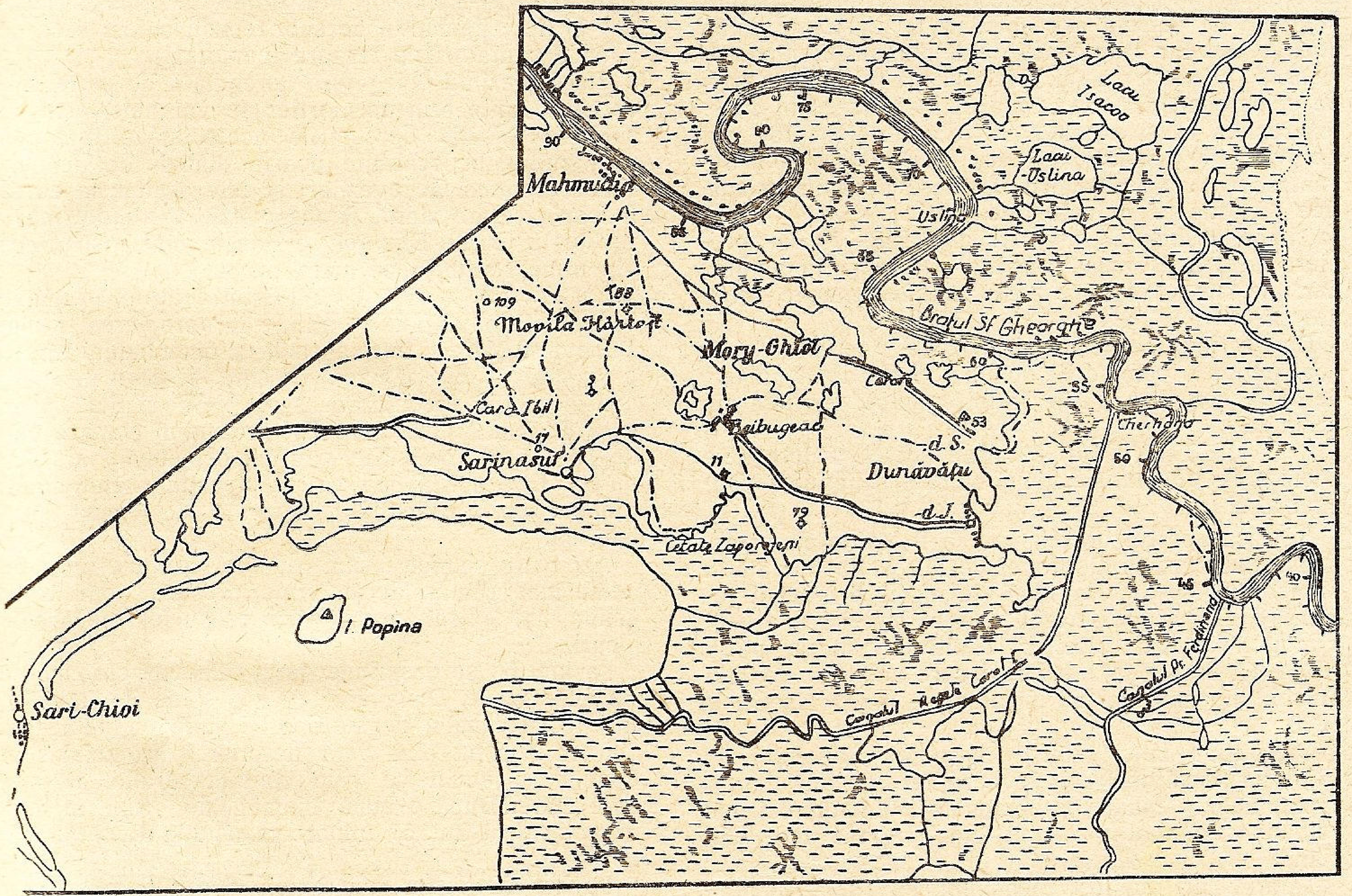
Dealtfel înaintau în golf, schimbând de forme; efectele inundațiunilor înălțând malurile, măreau curenturile strângând apele în canale adânci. Cu cât delta înainta, și pe măsura ce apropia o vale cu un orizont mai întins, cu atât numărul gurilor se mărea și apoi se reducea, dacă înaltele maluri ale văii se apropiau. Astfel, noi guri se formau și dispăreau. Relativ vorbind, revoluțiunile geologice sunt prea rari spre a se vedea influența lor asupra gurilor Dunărei.

Se observă că cursul general al fluviului, ca al tuturor râurilor mari din emisferul Nord, se apropie, în valea sa de Equator, și că considerând o porțiune din fluviu, în o jumătate a văii, ori de câte ori nu există alte cause, curenturile și marile adâncimi, împreună cu patul, se găsesc în spre partea dealului celui mai înalt, exemple Hârșova, Brăila, Galați, Reni, Ismail, Tulcea, etc."

Părăsim Sulina luând-o la vale pe canal, după ce trecem geamandura dela intrarea canalului o luăm la dreapta, spre Sud, ținând paralel cu țărmul. Dela Sulina până la Sf. Gheorghe, coasta e joasă, o limbă de nisip, plaja, mărginită de o bandă de stuf des, pomi lipsind aproape complect. Din când în când, turbură linia dreaptă a peisajului câte o colibă de pescari sau mile care sunt marcate cu niște prăjini înalte.

Un turn se vede în depărtare, pare a fi o cetate, dar cu cât ne apropiem mai mult cu atât își pierde din aureola de cetate, lăsând la urmă să se vadă scheletul de lemn ce formează farul dela Sf. Gheorghe

V. V.



Darea de seamă a activităţii Ligii Navale Române pe 1939

INTRODUCERE

Darea de seamă ce se prezintă Domniilor-Voastre, astăzi, este înfăţişarea activităţii, pe întregul an 1939, a Ligii Navale Române, alcătuită de conducerea centrală, pe temeiul realizărilor ce s'au putut efectua datorită străduinţelor tuturor colaboratorilor din ţară, strânşi în jurul acestei instituţiuni şi datorită sprijinitorilor cari apreciază şi încurajează, tot mai mult, năzuinţele de mai bine a tot ce priveşte marina şi marinarii noştri.

Acest raport anual, care ia proporţii în funcţiune cu desvoltarea şi mijloacele ce i se pun la dispoziţiune de colaboratori şi sprijinitori, este închegarea dărilor de seamă şi informaţiunilor publicate, în tot cursul anului precedent, în revista „MAREA NOASTRĂ".

Prima datorie pe care o avem faţă de Domniavoastră, ne îndeamnă să ne reamintim de scumpii noştri dispăruţi, plecaţi dintre cei vii dela posturile lor de încredere, tocmai când ţara şi marina aveau mai multă nevoe de ei.

Cu adâncă tristeţe întreaga suflare românească a avut de suferit pierderea I. P. S. S. Dr. MIRON CRISTEA, primul patriarh al României, care a murit departe de ţara pe care a iubit-o atât de mult şi căreia i-a adus nenumărate servicii în decursul sbuciumatei sale vieţi, ca mare român şi încercat patriot. **Liga Navală Română** a fost, întotdeauna, sprijinită şi ajutată, prin biserică, de acest mare slujitor al lui Dumnezeu, precum a fost la ZIUA APELOR, la ZIUA MARINEI, când, din îndemnul său, la serviciile divine, în toate bisericile din ţară, se pomenesc numele marinarilor căzuţi la datorie şi dela poarte amvonului se pronunţă, de către toţi preoţii, cuvinte bune pentru Ligă şi marină. In chestiunea ridicării unui monument al marinarilor-eroi, după propunerea d-lui ministru general-adjutant Paul Teodorescu, făcută la adunarea generală a societăţii „Cultul Eroilor", I. P. S. S. a îmbrăţişat cu căldură această propunere care, datorită acestei înţelegeri şi încurajeri, merge spre înfăptuire. Faţă de continua bunăvoinţă arătată, comitetul central al L. N. R., cu Inalta aprobare a Augustului preşedinte activ, a proclamat pe I. P. S. S. Patriarhul dr. Miron Cristea ca MEMBRU DE ONOARE al Ligii. La înmânarea diplomei şi adresei omagiale, de către o delegaţie de marinari, în frunte cu vicepreşedintele Ligii, amiralul Coandă, i s'a prezentat şi un memoriu (care a fost publicat în revista MAREA NOASTRĂ, din Decembrie 1937), când Sf. S. a declarat că-l va duce şi susţine la primul consiliu de miniştri. Urmarea acestei declaraţiuni a fost că a luat fiinţă FONDUL NAŢIONAL AL MARINEI. Numai aceste câteva înfăptuiri, enumărate cu acest prilej, ne impun ca să păstrăm neuitată amintirea fostului membru de onoare al Ligii: **pentru Primul patriarh al României, Dr. Miron Cristea.** La înmormântare s'a depus o coroană de flori din partea Ligii.

Intreaga lume civilizată s'a cutremurat la vestea năprasnică a morţii sfetnicului regesc, primul ministru al ţării, **Armand Călinescu,** fost MEMBRU DE ONOARE al Ligii Navale Române. Căzut ca un erou la postul de onoare, mare patriot şi adânc înţelegător al vremurilor apăsătoare de astăzi, energic şi priceput în treburile de cârmuire ale obştiilor româneşti, iubitor al ordinei şi disciplinei tuturor cetăţenilor naţiei noastre, care se cade să fie puşi în slujba Regelui şi neamului românesc, Armand Călinescu a întărit armata, i-a ridicat moralul în credinţa puterii de apărare, a îmbogăţit aeronautica şi marina cu unităţi şi şantiere noui. Acest mare suflet a înţeles şi a apreciat, imediat, rostul şi strădaniile Ligii Navale, pe care a ajutat-o materialmente şi moralmente la apelul vicepreşedintelui, amiralul Coandă, ori de câte ori i s'a adresat. Cu faţa iluminată de înflăcărarea ce-i călăuzea orice acţiune, în viaţă, cu ce bucurie a citit adresa omagială ce i-a fost înmânată şi cu ce drag a primit insigna L. N. R. pe care a prins-o, pe loc, la piept, în dreptul inimii ce bătea numai pentru ţară şi Rege. Liga Navală Română va păstra neştearsă amintire fostului membru de onoare ARMAND CĂLINESCU.

Am avut iarăşi durerea să înregistrăm moartea altui membru de onoare: GRIGORE TRANCU-IAŞI, fost ministru, profesor, publicist şi conferenţiar. Iubitor al marinei şi marinarilor, sfătuitor al celor umili din porturile dunărene şi maritime, întemeetor de biblioteci populare pentru aceştia, în Galaţi şi Constanţa, autor al legilor de protecţiune a marinarilor ce-i poartă numele. L. N. R. s'a bucurat de sprijinul său şi va păstra fostului ei membru de onoare, Gr. Trancu-Iaşi, neuitată amintire.

Am mai avut durerea să pierdem pe ofiţerul din marina comercială PETRE LATEŞ, fost membru activ al Ligii; pe colonelul VICTOR MIHAIL, care, în calitatea de prefect al judeţului Ciuc, a luat iniţiativa înfiinţării filialei L. N. R. din oraşul Miercurea-Ciuc, al cărei preşedinte a fost; şi AUREL VULPE, fost vechi membru în comitetul de conducere al filialei Constanţa.

O profundă lovitură, căzută ca un trăznet, pentru Liga Navală Română, a fost moartea vice-preşedintelui ei, AMIRALUL IOAN COANDĂ, care ne-a condus instituţiunea din anul 1927 şi până în Ianuarie 1940, cu atâta dragoste, devotament şi abnegaţie, cum rar se poate ivi în vremea de acum. Ultima răsuflare şi-a dat-o pronunţând numele „LIGA NAVALĂ", iar suprema licărire a ochilor săi a avut viziunea flamurii de pe biroul său de lucru. Cu tristeţe, în ziua de 19 Ianuarie 1940 şi-a luat adio dela Ligă, iubită ca pe copilul său, şi dela flamură, pe care o privise cu dragoste în întreaga sa carieră şi viaţă marinărească, fiind încredinţat că instituţiunea la care a activat, cu un cald suflet şi cu o nobilă dăruire de inimă, a crescut-o şi a ridicat-o la o desvoltare înfloritoare în cât conducătorii ei, urmaşii lui, o vor duce-o mai departe şi o vor înălţa-o la rangul la care ea merită.

Din partea conducerii centralei L. N. R. s'a depus o coroană de flori, cu o flamură, pe sicriul neînsufleţit al marelui dispărut; au pronunţat cuvinte de suprem adio d. v. amiral P. Bărbuneanu, din partea comandamentului marinei regale şi a Ligii Navale Române, şi d. amiral C. Boerescu, din partea S .M. R., ca ultim omagiu adus defunctului pentru serviciile împlinite faţă de marină, de Ligă şi contribuţia sa capitală la înfiinţarea şi conducerea cu chibzuinţă a serviciului maritim român.

Ca recunoştinţă postumă, revista „MAREA NOASTRĂ" a tipărit un număr special închinat memoriei sale, căruia Liga Navală Română îi va păstra o veşnică aducere aminte, neuitându-l niciodată şi avându-l pe amiralul Coandă, înaintea ochilor minţii, ca vrednică figura reprezentativă marinărească, ca om şi mare cetăţean român, demne de imitat şi de condus în viaţă.

MEMBRI DE ONOARE, COOPTĂRI IN COMITET ŞI MEMBRI DONATORI

Pentru marea atenţiune, pentru preţiosul sprijin ocrotitor şi luminoasa înţelegere a rostului şi menirii Ligii Navale, cu Inalta aprobare a Augustului nostru Preşedinte activ, a fost proclamat membru de onoare ilustrul profesor **Nicolae Iorga,** Consilier Regal.

La prezentarea amiralului Coandă, spre a mulţumi pentru marea cinste făcută Ligii prin conferinţa ţinută despre **„Poporul românesc şi Marea“;** i s'a înmânat d-lui profesor N. Iorga şi adresa omagială pentru proclamarea ca membru de onoare al Ligii Navale Române. D. profesor Iorga, vădit mişcat de această atenţiune, s'a interesat mai de aproape de mersul instituţiunii noastre, apoi a oferit gratuit sala teatrului Ligii Culturale, din Bucureşti, oricând Liga va avea nevoe, precum şi imprimarea lucrărilor mărunte la tipografia „Datina Românească“, din Vălenii-de-Munte (jud. Prahova).

In locul persoanelor din comitetul central L. N. R., care au părăsit Capitala, au fost propuşi şi cooptaţi ca membri în comitet (art. 27 din statut), dovediţi a fi adus reale servicii Ligii, d-nii comandori: **Preda Fundăţeanu, C. Steriopol** şi **Eugen Săvulescu;** d-nii: lt.-colonel **Panaite Jugănaru,** şeful statului major al comandamentului Strajei Ţării, d. lt.-colonel **Atanase Ştefănescu,** din partea inspectoratului pregătirii premilitare şi d. prof. **Nicolae Cartojan,** din partea ministerului educaţiunii naţionale.

Faţă de sprijinul acordat Ligii, au fost proclamaţi ca membri donatori (conform art. 10 din statut) d-nii: profesor **N. Daşcovici,** secretar general al ministerului educaţiei naţionale şi inginer **Iliescu-Brânceni,** care, în afara calităţii de a face parte, ca membri activi, din comitetul central al L. N. R., avându-i colaboratori în tot timpul, au venit, de astădată, să adaoge şi să sprijine, materialmente, la modestele fonduri pe cari centrala le are. D. profesor **N. Daşcovici** a binevoit a dona suma totală de lei 136.000, pe 1938 şi 1939, renunţând, încă dela 26 Iulie 1938 la îndemnizaţia cuvenită, lunar, ca membru în consiliul de administraţie al direcţiunii N. F. R.; iar d. inginer **Iliescu-Brânceni** a donat suma de lei 25.000. Liga Navală Română le aduce, şi pe această cale, călduroase mulţumiri. La timp li s'au adus şi mulţumiri publice, prin presă şi radio.

COMITETUL ŞI CONSILIUL L. N. R.

Conducerea centrală a L. N. R. a lucrat, în cursul anului expirat, conform prevederilor statutare, pe temeiul directivelor şi aprobărilor date atât de comitetul central, cât şi pe acele ale consiliului de direcţie al L. N. R.

Comitetul central nu a fost nevoe să fie convocat, decât la datele: 14 Ianuarie, 15 Martie şi 18 Decembrie 1939.

Consiliul de direcţie al L. N. R., în schimb, a fost convocat de mai multe ori şi anume la: 26 Ianuarie, 9, 16 şi 23 Februarie, 6, 13, 20 şi 27 Martie, 2 şi 22 Mai, 5, 12, 19 şi 26 Iunie şi 9 Octombrie 1939.

Acest procedeu s'a găsit practic — convocarea comitetului central să fie numai pentru chestiunile de principii, — consiliului de direcţie revenindu-i chestiunile de ordin imediat, iar conducerii centrale a L. N. R. rămânându-i rezervată execuţia şi aplicarea statutară, pentru desvoltarea activităţii Ligii, în cadrul bugetului aprobat. Credem că acest procedeu să fie bun de aplicat şi în viitor.

EVENIMENTE ISTORICE

Liga Navală Română, prin comitetul, consiliul, conducerea centrală şi membrii săi, din toată ţara, a urmărit toate evenimentele importante, cu caracter istoric, înregistrate în cursul anului, care au interesat, direct sau indirect, marina şi pe marinari.

Acest organ de propagandă, pe care l-am dori cât mai viu şi cât mai integrat în viaţa naţională a României, numit Liga Navală Română, se cade să nu rămână izolat, închizându-se în celula sa, fie cât de activă ea, ci să urmărească toate fenomenele social-economice, să caute să colaboreze cu toate unităţile de lucru ce ating marina şi să păstreze legătura cu diferitele organizaţiuni din ţară care-i pot asigura fiinţa vie, printr'o rază de acţiune continuu crescândă.

In ziua de 27 Februarie, la împlinirea unui an dela promulgarea şi aplicarea nouei CONSTITUŢII REGELE CAROL II, fapt istoric de mare importanţă pentru neamul românesc, deschizător de drum nou pentru toate ramurile de activitate din ţara noastră şi ca atare şi pentru marină, L. N. R. a trimes o telegramă omagială Augustului nostru preşedinte activ şi adrese omagiale către I. P. S. S. Patriarhul Dr. Miron Cristea şi Armand Călinescu, mari dregători şi membri de onoare ai Ligii; de asemenea s'a expediat o circulară tuturor filialelor L. N. R. din ţară pentru participarea la serbările locale, organizate ad-hoc, a membrilor Ligii.

Cu prilejul împlinirii a 100 de ani dela naşterea Marelui şi Inţeleptului **Rege Carol I,** L. N. R. a comemorat acest act prin faptul că d. amiral **Eustatziu Sebastian,** fost comandant — inspector — general al marinei (între 1909—1917) a publicat un studiu intitulat **„Marina de răsboi sub Domnia Regelui Carol I: 1866—1914“,** special scris pentru revista „MAREA NOASTRĂ“ (publicat în Nr. 7—8/1939), care a apărut şi în broşură aparte, sub acelaş titlu, cu text şi 20 ilustraţiuni. Respectuos felicităm pe d. **amiral Eustatziu,** pentru această valoroasă contribuţiune la cunoaşterea trecutului marinei noastre de răsboi, faptă care ajută la propaganda marinărească prin Ligă.

O nouă cinstire, o nouă şi mare dovadă a dragostei pe care Augustul nostru Suveran o poartă marinei Sale a fost înscrierea **Măriei Sale Marelui Voevod Mihai de Alba-Iulia** în cadrele ofiţerilor activi ai Marinei Regale, ca aspirant şi repartizarea A. S. R. pe distrugătorul „Regina Maria“, pe care a primit botezul Mării, înfruntând uraganul dela 4—6 Ianuarie 1938.

Prin situaţia care o are, prin sângele marinăresc ce-l poartă în vine, prin pregătirea ce I s'a dat de mic, prin calmul dovedit în grelele clipe ale botezului Mării, în Aspirantul-marinar, Măria Sa Marele Voevod de Alba-Iulia, toţi marinarii văd pe Marele Căpitan de navă, care va continua să ducă, cu aceiaşi pricepere, cârma Ţării, ca şi străluciţii Săi Inaintaşi, folosind, pe lângă pilduitoarele Lor înfăptuiri — NEATARNAREA, INTREGIREA şi RENAŞTEREA NAŢIONALĂ — şi învăţăturile uriaşei şcoli de Suverani care este MAREA. La timp, revista **„Marea Noastră“** a publicat o serie de articole elogioase pentru Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia, atât la înscrierea ca Aspirant în marină, cât şi la împlinirea vârstei de 18 ani, când Moştenitorul Tronului, devenind major, a fost ales ca senator de drept şi membru al Academiei Române.

Un eveniment istoric de o mare importanţă pentru România întreagă, este introducerea **noului regim la gurile Dunării,** prin care ţara noastră e deplin stăpână şi pe această regiune a teritoriului românesc, comisiunea (C. E. D.) rămânând doar să-şi îndeplinească rolul diplomatic de a garanta libera navigaţie internaţională pe Dunărea-de-Jos. Noul organ înfiinţat — DIRECŢIUNEA AUTONOMĂ A DUNĂRII MARITIME — este spre bucuria marinarilor şi a tuturor cetăţenilor ţării. In asemenea situaţiune, noul regim internaţional al Dunării noastre corespunde atât drepturilor de suveranitate ale României şi intereselor sale economice cât şi nevoilor generale de navigaţie. Aşa că pavilionul C. E. D. a fost înlocuit cu cel naţional şi cele trei culori româneşti fâlfâe pe navele comisiunii dela Sulina. Prin acest act s'a statornicit strânsa colaborare între statul nostru şi Comisiunea Europeană a Dunării, pe temeiul respectului ce se cuvine drepturilor şi prerogativelor Statului suveran-riveran.

Liga Navală a oferit d-lor miniştri Conţescu, şi Petrescu Comnen flamura omagială.

Bătrânul **„Mircea“**, care a oţelit atâtea promoţii de ofiţeri şi contigente de marinari, creând şi ducând stăruitor, permanent, „SPIRITUL MIRCEA“, timp de decenii, fusese trecut la rezervă ca veche dovadă, pe care se reazimă o tradiţie marinărească demnă de statornicit şi în ţara noastră. Acest bric nu mai putea servi, dar nici marina nu putea să mai rămână fără o navă — şcoală nouă. Scriitorul — marinar Jean Bart (comandorul Eugen Botez) cântase în cartea sa „JURNAL DE BORD“, prin pagini nemuritoare, viaţa lui **„Mircea“**. Incă dela întemeierea Ligii Navale Române, în 1927, a fost pusă în programul de realizări, construcţia unei nave-şcoală modernă. Acest vis s'a implinit. După Inalta aprobare a M. S. Regelui, prin iniţiativa luată de Ligă, în anul 1937, programul prevăzut în statut, a ajuns o realitate. Conducerea superioară a marinei şi guvernul, sub impulsul M. S. Regelui, au şi comandat noul „Mircea“, în şantierele navale din Germania, „Blohm şi Wass“ din Hamburg. Nava-şcoală „Mircea“, pusă pe cala de construcţie la 30 Aprilie 1938, la 22 Septembrie acelaş an lansată, la 17 Ianuarie 1939 luată în primire, dela care dată maeştrii şi marinarii români au executat numeroase exerciţii, pentru a se deprinde cu manevrarea pânzelor. La 27 Martie 1939, ora 12,30, d. comandor August Roman a luat comanda, în numele guvernului român, i s'a înălţat pavilionul tricolor naţional, în sunetul muzicilor cari au intonat imnurile român şi german; iar la ora 17, în aceiaşi zi, „Mircea“ a părăsit Hamburgul, îndreptându-se spre ţară. In ceasul plecării, L. N. R. a expediat o telegramă d-lui comandor Roman, care a răspuns imediat prin radiogramă [1]).

In ziua de 17 Mai 1939 noua navă-şcoală „Mircea“ a sosit în portul Constanţa, fiind primită cu mare solemnitate de autorităţile civile-militare, la care au rostit cuvântări: d. v. amiral P. Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, d. amiral I. Coandă, vicepreşedintele L. N. R., d. general-adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei, şi d. amiral Sebastian Eustatziu. Liga Navală prin amiralul Coandă, a oferit cartea de aur a subscriitorilor şi pavilionul de onoare.

Revista „Marea Noastră“ i-a consacrat lui „Mircea“ pagini înălţătoare, în mai multe numere (3, 5, 6, 7—8, 9, 10, 11, 12/939).

Inregistrând evenimentul istoric cu „Mircea“, nu putem să nu ne exprimăm bucuria nouilor motonave CAVARNA şi SULINA, pentru transporturi de mărfuri şi călători, intrate în patrimoniul nostru naţional marinăresc, construite şi lansate în şantierele italiene (Palermo).

In Galaţi, unde, în 1906, **M. S. Regele Carol I** asistase la solemnitatea botezului a 8 vedete şi 4 monitoare ale nouei flote de războí, pe Dunăre, după 33 ani, în acelaş port dunărean, **M. S. Regele Carol II,** în ziua de 14 Iunie 1939, a împlinit actul de botez şi „darea la apă“ a nouei nave de război „N. M. S. AMIRAL MURGESCU“, construită în şantierele navale Galaţi, această dintâi navă de război, de mare, ieşită ca rod al minţii şi muncii româneşti. La acest fapt marinăresc a rostit o cuvântare d. ministru-general-adjutant Paul Teodorescu, la care a răspuns M. S. Regele. In chip simbolic s'a înscris pe navă numele acestui brav erou dela 1877 şi fost comandant al marinei (în 1888—1901) pentruca şi viitoarele generaţii de marinari, pronunţând numele AMIRAL MURGESCU, să lege trecutul, de prezentul continuu permanent al acelor şefi cari au contribuit la prosperarea marinei noastre (v. pag. 175, 176, 179, rev. **„Marea Noastră“**, despre **personalitatea amiralului Murgescu).**

Insemnăm, aci, un mare eveniment istoric, pentru binele marinei în viitor: destinarea, ca senator de drept, în sânul maturului corp legiuitor, a d-lui **amiral Sebastian Eustatziu,** decanul amiralilor, alegere făcută de M. S Regele. Salutăm această primă alegere în persoana iubitului şi veneratului nostru membru de onoare, d. amiral Eustatziu, care reprezintă interesele marinarilor români în parlament. Totdeodată înregistrăm faptul înfiinţării **breslei marinarilor** pe temeiul legii breslelor şi Inaltului Decret Regal nr. 1312 din 28 Martie 1939. Din anul trecut, aşa dar, marinarii din toată ţara au fost constituiţi într'o singură corporaţiune subîmpărţită în două mari ramuri: una a celor dela mare şi alta a celor dela Dunăre. Constituirea a şi avut loc, în Galaţi, alegând ca preşedinte pe d. amiral **Eustatziu,** şi în Constanţa, fiind ales preşedinte amiral **Niculae Negru.** Revista „Marea Noastră“ a înregistrat, la timp, acest îmbucurător fapt.

Liga Navală Română, încă dela înfiinţarea organizaţiei FRONTUL RENAŞTERII NAŢIONALE, eveniment istoric de o însemnătate covârşitoare, a socotit de a sa datorie să adere, prin membrii săi, la această mişcare de regenerare a naţiunii întregi; că nu putea să rămână deoparte, izolată, când toţi cetăţenii ţării erau datori să răspundă „prezent“ la chemarea pe care însuş Suveranul nostru o îndreptase, în aceste vremuri de apăsare generală, către toţi fiii naţiei; şi, în consecinţă, conducerea centrală a Ligii a dat o circulară către toate filialele din ţară, ca să procedeze la înscrierea membrilor săi în „Frontul Renaşterii Naţionale“. Ca urmare, toţi membrii, atât dela centrală cât şi dela filiale au aderat, în bloc, la această mişcare vrednică, căutând să fie la înălţimea timpurilor pe care le trăim cu toţii.

FILIALE

Ne exprimăm marea bucurie ce simţim că numărul filialelor a sporit mult în anul expirat, faţă de anii anteriori, ca atare a crescut şi numărul membrilor înscrişi în Ligă. Datorită înţelegerii, din ce în ce mai mult, a rosturilor apelor şi Mării noastre, şefii autorităţilor civilo-militare din ţară, au îndemnat la înfiinţări de filiale, atât la oraşe cât şi la sate. Inalţii Rezidenţi Regali, prefecţii, comandanţii militari, primarii şi conducătorii mişcării culturale au arătat cea mai mare atenţiune în acest sens. In cursul anului 1939 numărul filialelor a crescut, (din 11 în 1937, apoi 25 în 1938 şi 38 în anul 1939), pe care le notăm (în ordinea alfabetică):

1. BALŢI, preşedinte ,d. lt. colonel P. HANCIU; vicepreşedinte, d. Iacob Cociornă; secretar, d. Ion Vornicu.
Sediul: la prefectura judeţului.
Membri: 439.

2. BEREZENI (comună în jud. Fălciu), preşedinte, d. IOAN C. NEAGU; secretar, d. Ioan Drăguţ.
Sediul: la primăria comunei.
Membri: 51.

3. BRAILA, preşedinte, d. general AVRAMESCU; secretar, d. c-dor C. Ionescu-Cerna.
Sediul: la grupul navelor grănicereşti.
Membri: 426, dintre cari 100 juniori.

4 BRAŞOV, preşedinte, d. general I. CARLAONŢ; vicepreşedinţi, d. consilier G. Diaconescu şi d. avocat Fabriţiu Herman; secretar, d. locot. (r) Em. Niculescu.
Sediul: la corpul de armată.
Membri: 53.

5. CALMAŢUI (comună în jud. Fălciu), preşedinte d. ILIE ROTARU, primarul comunei.
Sediul. la primăria comunei.
Membri: 49.

6. CAMPULUNG (Muşcel), preşedinte, d. lt. colonel BARBU ZAHARIA; vice-preşedinte, d. maior Gh. Ocrain; secretar, d. Vâlceanu I. Marcu.
Sediul: la comenduirea pieţii.
Membri: 106.

7. CERNAUŢI, preşedinte, d. general CONSTANTIN BUNIŞ; vice-preşedinte, d. colonel I. Cantemir; secretar, d. prof. Gh. Raţiu.
Sediul: la cercul militar.
Membri: 56.

---

[1]) v. textul telegramelor pag. 98, rev. „Marea Noastră“.

8. CETATEA-ALBĂ, preşedinte, d. avocat CALUST ASVADUROV; vice-preşedinţi: d-nii magistraţi Gabriel Bărgăuanu şi P. Galaction; secretar, d. C. Ungureanu.

Sediul: str. Simion Murafa, 22.

Membri: 118, din cari 30 juniori.

9. CHIŞINĂU, preşedinte, d. general CRISTACHE POPESCU; secretar, d. căpitan Ochişor Vladimir.

Sediul: la comenduirea pieţei.

Membri: 80.

10. CLUJ, preşedinte, d. colonel MANOLE ENESCU; vice-preşedinte, d. ing. Eugen Munteanu; secretar, d. Valer Seredan.

Sediul: Piaţa Cuza-Vodă, 16.

Membri: 134.

11. CONSTANŢA, preşedinte, d. c.-amiral V. SCHMIDT; secretar, d. căp c-dor C. Vlădescu.

Sediul: la hotel Carol.

Membri: 1.100.

12. CORABIA (Romanaţi), preşedinte, până la 7 Iulie, a fost d. lt. col. C. MIHAESCU, apoi d. colonel M. DOBRICEANU, prefectul judeţului Romanaţi; vice-preşedinţi, d-nii: lt. col. I. Protopopescu şi dr. M. Voiculescu; secretar, d. prof. Th. Bucşenescu.

Sediul: la Căpitănia portului Corabia.

Membri: 101, din cari 2 juniori.

13. DRANCENI (comună în jud. Fălciu), preşedinte, d. VASILE VASILIU, primarul comunei; secretar, d. Const. Buzdugan.

Sediul: la primăria comunei.

Membri: 53.

14. FĂLCIU (oraş), preşedinte, d. CONST. HERMEZIU; secretar, d. Eug. Dimitriu.

Sediul: la primăria comunei.

Membri: 54.

15. GALAŢI, preşedinte, d. avocat DAN SARAŢEANU; secretar, d. căpitan Popescu.

Sediul: str. Cerealelor, 4.

Membri: 442.

16. GIURGIU, preşedinte, d. colonel T. GHIGORŢ, prefect; vice-preşedinte, d. avocat Al. Navrea; secretar, d. prof. N. C. Dumitrescu.

Sediul: la şcoala de piscicultură.

Membri: 64.

17. GROZEŞTI (comună în jud. Fălciu), preşedinte, primarul comunei; secretar, notarul comunei.

Sediul: la primăria Grozeşti.

Membri: 48.

18. HOTIN, preşedinte, d. colonel CONST. ŞERBĂNESCU; vice-preşedinte, d. lt. colonel Mincu Cristache; secretar, d. prof. Stelian Sterescu.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 60.

19. IAŞI, preşedinte, d. general D. GEORGESCU; vice-preşedinte d. general Constantin Ionescu; secretar, d. lt. colonel Gh. Dinculescu.

Sediul: la comand. regiunii teritoriale.

Membri: 86.

20. ISMAIL, preşedinte, d. general PETRE JINGA; vice-preşedinţi, d. colonel Bădescu şi d. colonel Enescu; secretar, d. B. Ulic.

Sediul: la căpitănia portului.

Membri: 150, din cari 40 juniori.

21. LUNCA-BANULUI (comună în jud. Fălciu), preşedinte, d. IEREMIA CORCODEL.

Sediul: la primăria comunei.

Membri: 57.

22. PIATRA-NEAMŢ, preşedinte, d. lt. colonel EUGEN HOCIUNG; vice-preşedinte ,d. avocat I. Chetreanu; secretar, d. Grigore Covrig.

Sediul: la prefectura judeţului Neamţ.

Membri: 58.

23. PITEŞTI, preşedinte, d. general VINTILA DAVIDESCU; vice-preşedinte, d. Petre Petrescu; secretar, d. locot. Gavril Florescu.

Sediul: la brigada Infanterie.

Membri: 56.

24. RÂMNICUL-VÂLCEA, preşedinte, d. general OLIMPIU STAVRAT; vice-preşedinte, d. magistrat Gh. Petrescu; secretar, d. adm. căpitan Gh. Catrina.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 56.

25. ROMAN, preşedinte, d. general C. CONSTANTINESCU; vice-preşedinte, d. colonel Pilat; secretar, d. căpitan B. Cocăneanu.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 297.

26. SCOPOŞENI (comună în jud. Fălciu), preşedinte, d. GHEORGHE POPA.

Sediul: la primăria comunei.

Membri: 48.

27. SIGHIŞOARA, preşedinte, d. colonel GH. GRECESCU; secretar, d. Marin Cornel.

Sediul: la prefectura Târnava-Mare.

Membri: 52.

28. SILISTRA, preşedinte, d. avocat MIRCEA COSTOPOL; secretar, d. Gh. Birţu.

Sediul: str. Sf-ţii Petru şi Pavel, 6.

Membri: 98, din cari 46 juniori.

29. SLATINA, preşedinte, d. general AUREL ALDEA; vice-preşedinte, d. col. Constantin Iulian; secretar, d. căpitan V. I. Popescu.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 69.

30. SOROCA, preşedinte, d. maior A. URSU; secretar, d. Anton Dobrescu.

Sediul: la legiunea de jandarmi Soroca.

Membri: 85.

31. STĂNILEŞTI (comună în jud. Fălciu), preşedinte, d. ENACHE OANCEA.

Sediul: la primăria comunei.

Membri: 52.

32. SULINA, preşedinte, d. gl. dr. PANAITESCU şi apoi preşedinte, d. GH. B. POPESCU; secretar, d. c-dor Aurelian Păunescu.

Sediul: la Cercul Marinei.

Membri: 183.

33. TG. LIPCANI (Hotin), preşedinte, d. colonel C. ŞERBĂNESCU; vice-preşedinte, d. prof. Alex. Obadă; secretar, d. căpitan Constantin P. Clinceanu.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 58.

34. TG. MUREŞ, preşedinte, d. general GEORGESCU-PION; vice-preşedinte, d. Stravolca Iuliu; secretar, d. int. căpitan P. Stănoiu.

Sediul: la comandamentul diviziei.

Membri: 90 şi 432 juniori.

35. TG. UNGHENI (Iaşi), preşedinte, d. lt. colonel BUHANCĂ IOAN; vice-preşedinte, d. maior Atanasie Pârvu; secretar, d. locot. Ana Nicolae.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 62.

36. TULCEA, preşedinte, d. colonel V. RAŢA; vice-preşedinte, d. lt. col. G. Constantinescu; secretar, d. Ion I. Coca.

Sediul: la Cercul militar.

Membri: 70.

37. TURNU-MĂGURELE, preşedinte, d. general AL. IOANIŢIU; vice-preşedinte, d. colonel M. Ştefănescu.

Sediul: la comandamentul garnizoanei.

Membri: 51.

38. VETRIŞOAIA (comună în jud. Fălciu), preşedinte, d. GH. IORGA; secretar, d. Teodor Grigore.

Sediul: la primăria comunei.

Membri: 49.

REVISTE ŞI PUBLICAŢIUNI

Revista „MAREA NOASTRĂ“ a continuat să apară regulat, lunar, aflându-se în anul VIII dela apariţiunea sa, ca organ al L. N. R. pentru propaganda, orientarea şi apărarea intereselor pe apă (fiind înscrisă în registrul de publicaţiuni periodice la tribunalul Ilfov sub nr. 367/1938). A publicat articole, informaţiuni şi ilustraţiuni în atingere cu marina noastră şi cu marinele streine, încât revista şi-a împlinit menirea ei de a ţine legătura între membrii, în deosebi acei cari nu sunt marinari, de a-i pune la curent cu diversele probleme şi evenimente marinăreşti. In tot timpul anului, a făcut schimb cu revistele, ziarele şi publicaţiunile române şi streine, urmărind să înregistreze mai tot ce se tipăreşte în publicistică ce ar interesa pe membrii şi cititorii noştri.

In acelaş an, a apărut „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“, trimestrial, aflându-se în al II-lea an dela înfiinţare, fiind urmărită cu viu interes de membrii noştri juniori. Ni s'a cerut, de foarte mulţi dintre micii noştri cititori, ca această revistă, destinată lor, să apară lunar. Interesul fiind ca să avem câţi mai mulţi aderenţi în rândurile tineretului, dorinţa membrilor juniori a fost satisfăcută: dela Ianuarie 1940 revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ apare lunar odată cu „MAREA NOASTRĂ“.

S'a continuat cu tipărirea conferinţelor ţinute sub auspiciile Ligii, în cât avem următoarele broşuri tipărite: „POPORUL ROMÂNESC ŞI MAREA“, de prof. N. Iorga; „MAREA NOASTRĂ ŞI STRÂMTORILE DIN PUNCT DE VEDERE JURIDIC“ de prof. N. Daşcovici; „NAVA CU PANZE IN TRECUTUL MARINĂRESC“, de vice-amiral Ioan Bălănescu; „ELOGIUL MĂRII“, de I. Gr. Perieţeanu; „FAIMA, TAINA ŞI SCANDALUL BATĂLIEI DELA JUTLAND“, de Alex. Lupaşcu; „LEGĂTURILE NOASTRE CU DUNĂREA ŞI MAREA“, de d. profesor S. Mehedinţi; „PORTURILE ŞI COMUNICAŢIILE PE APĂ CA FACTOR DE PROGRES“, de d. inginer C. Mihalopol.

Mai s'a tipărit şi broşura „MARINA DE RĂSBOI SUB DOMNIA REGELUI CAROL I, 1866—1914“, de d. amiral Sebastian Eustatziu.

Asemenea, epuizându-se toate exemplarele vechi ale STATUTULUI, s'a retipărit, într'o nouă ediţie, în care, între altele, expresiunea **secţie** a fost înlocuită cu expresiunea **filială**. Incă o nouă publicaţiune, foarte folositoare pentru propaganda marinărească, e broşura „ZIUA APELOR“ (96 pag.), care a servit şi va servi ca îndreptar tuturor filialelor, căpităniilor de porturi, şefilor de autorităţi civilo-militare, etc., din ţară, pentru sărbătorirea, în ultima Duminecă a lunei Iunie, în fiecare an, a dragostei de ape.

CALENDARUL L. N. R. pe 1939 a fost imprimat în 7.000 exemplare, fiind epuizat imediat dela apariţie.

CONFERINŢE

Propagarea ideilor şi răspândirea problemelor marinăreşti, în cât mai largi straturi ale societăţii româneşti, prin conferinţe ţinute în Bucureşti şi în diferite centre din ţară, prind din ce în ce rădăcini şi sunt cât mai mult frecuentate de tineri şi oameni maturi.

Seria conferinţelor a fost începută de d. AMIRAL SEBASTIAN EUSTATZIU (2 Martie) care a vorbit despre „MARINARUL, CĂLĂTORIILE LUI PE INTINSUL APELOR“.

Conferinţele următoare au fost: „FAIMA, TAINA ŞI SCANDALUL LUPTEI DELA JUTLAND“, de d. INGINER AL LUPAŞCU (9 Martie); „DUNĂREA DE ERI, AZI ŞI MAINE“, de d. INGINER GR. VASILESCU (16 Martie); „DREPTUL MARITIM CA ELEMENT DE PROTECŢIE A INDUSTRIEI TRANSPORTURILOR PE APĂ“, de d. AVOCAT DR. AL. VASILIU (23 Martie); „ROLUL MARINEI NOASTRE IN RĂSBOIUL DE INTREGIRE“, de d. GENERAL G. DABIJA (30 Martie).

S'au mai ţinut conferinţe în ţară de d-nii: MIHAIL NEGRU, la Timişoara, în luna Ianuarie, şi la Constanţa, în luna August a. t. şi d. COMANDOR A. NEGULESCU, la Cernăuţi.

Pentru conferinţele ţinute în lunile Februarie şi Martie 1940, având ca teză generală intitulaţia INIŢIERI MARINĂREŞTI, vom vorbi în darea de seamă a anului viitor.

In Capitală, în sala Ateneului Român, au mai conferenţiat: d. V. amiral BĂLĂNESCU despre „EXPLORĂRILE POLULUI SUDIC“ şi GR. TRANCU-IAŞI despre „DUNĂREA ALBASTRĂ“.

EXCURSIUNI

In darea de seamă pe anul 1938 spuneam: „Pentru anul viitor, dacă fondurile vor permite, poate să facem o excursie pe Dunăre şi Mare, cu premiaţii concursurilor L. N. R., aşa cum procedează vechea societate „TINERIMEA ROMÂNĂ“, cu care am intrat în legătură. (v. pag. 9, „Darea de seamă“ pe anul 1938).

In acest sens, L. N. R. s'a adresat, printr'o propunere, către comandamentul „Strajei Ţării“ (adresa noastră nr. 239.II.1939), ca, în de comun acord, să fie aleasă o grupare de străjeri, în deosebi din acele regiuni departe de Dunăre şi Mare, cum ar fi Ţinutul Suceava, care să întreprindă o excursiune pe Dunăre în condiţiuni cât mai favorabile pentru tineret: unitatea aleasă va fi sub conducerea unui comandant-străjer care să se ocupe cu partea disciplinară; până la Dunăre, cheltuelile de călătorie să fie suportate de Straja Ţării; iar, pe tot parcursul excursiunii pe Dunăre, dus şi întors, călătorie, găzduire şi mese, cheltuelile a fi suportate de Liga Navală; să se organizeze două grupări: una de băeţi şi alta de fete. Tinerii străjeri, în parcursul excursiunii pe apă, vor fi însoţiţi de delegaţi ai L. N. R., pentru a-i iniţia în cunoaşterea Dunării, a porturilor, a localităţilor aşezate pe un mal şi celălalt mal dunărene, a bogăţiilor, comerţului şi industriei pescăriilor, ş. a. Liga Navală luase toate măsurile de efectuarea excursiunii mai sus proectate, care, din nefericire, n'a putut să fie realizată nu din cauza Ligii.

Noi tot nădăjduim în realizarea acestui proect de excursiuni în anul 1940.

Ceeace a succes, în anul trecut, în chestiunea ce ne preocupă şi care va umple de bucurie sufletul iubitorilor de ape, e faptul realizat de tânăra şi harnica filială din Chişinău, în frunte cu preşedintele ei, d. general **Chistache Popescu**, care a organizat o frumoasă excursie şi a dus-o la îndeplinire cu membrii ei. Foloasele acestor excursiuni, mai ales pentru filialele cari nu sunt nici la mare, nici la malul Dunării, sunt de netăgăduit, şi sperăm că în viitor, cu mai multe mijloace, pe care le vom avea, se vor înjgheba mai multe excursiuni. Descrierea excursiunii filialei L. N. R. Chişinău a fost publicată în revista „MAREA NOASTRĂ“ (v. pag. 242—246, rev. „M. N.“ nr. 9/1939) şi a fost efectuată pe traectul: Chişinău-Galaţi-Isaccea-Tulcea-Sulina-Insula Şerpilor-Sulina-Vâlcov—Chilia—Bolgrad-Chişinău (22-26 Iunie 1939). Felicitând pe iniţiator şi realizator, care este d. general Christache Popescu, aducem mulţumiri, şi pe această cale, d-lui v. amiral P. Bărbuneanu şi d-lui C. amiral adj. N. Păiş, pentru sprijinul acordat executării acestei excursiuni.

In afara excursiunilor organizate de diferite filiale, în proporţii potrivit mijloacelor locale, mai semnalăm excursiunile executate de membrii Ligii la Giurgiu şi Orşova, de „ZIUA MARINEI“, pe care le-am înregistrat în revista noastră, la timp.

EXPOZIŢIUNI

De mai mulţi ani a fost şi este încă în evidenţă ideia expoziţiunilor periodice, la care L. N. R. să participe, fie aparte, fie în cadrul altor organizaţiuni care au mijloace la dispoziţiune.

Comandamentul Strajei Ţării, cerându-ne concursul la expoziţia sa, deschisă între 7 şi 27 Iunie a.t., lângă Arcul de Triumf din Capitală, secretariatul general L. N. R. a trimes obiecte marinăreşti

SPORTURILE NAUTICE

L. N. R. a urmărit şi continuă să urmărească practica exerciţiilor nautice, cari să fie desvoltate cu cât mai multă intensitate şi extindere, împânzită pe întreaga suprafaţă a ţării. Nu a fost manifestare, în această direcţiune, care să nu fi fost cunoscută la care să nu fi asistat secretarul nostru general.

Problema înnotului a făcut obiectul preocupărilor noastre, în tot timpul anului, fie prin discuţiunile membrilor consiliului de direcţie, spre a găsi modalitatea cea mai simplă şi rapidă de tradus în fapt, ca întregul tineret să fie împins la practicarea acestui exerciţiu dătător de sănătate, fie prin publicarea în revistele „Marea Noastră" şi „Marea Noastră pentru tineret" a diferitelor articole asupra acestei probleme, fie intervenind la comandamentul Strajei Ţării, la inspectoratul pregătirii premilitare, la ministerul educaţiunii naţionale şi la ministerul aerului şi marinei, ca să stărue şi să grăbească introducerea acestui exerciţiu în programele respective. Toţi delegaţii acestor înalte autorităţi au înţeles perfect şi şi-au însuşit punctul nostru de vedere: că **a sosit timpul ca înnotul să fie introdus, în mod obligatoriu, dela copiii şcoalelor primare şi până la acei tineri din pregătirea premilitară**, cărora ar urma **să nu li se elibereze certificate şi diplome şcolare decât după ce vor fi frecuentat şi practicat înnotul.** Ca urmare a stăruinţei Ligii, ministerul aerului şi marinei a intervenit să se destine anumite **unităţi de străjeri-marinari** (între vârstele 12—18 ani) şi unităţi de **tineri premilitari-marinari** între (18 şi 21 ani).

Ca o demonstraţie, într'o mică măsură, L. N. R. are o **secţie a nataţiei Bucureşti,** cu mai mulţi membri, cari sunt şi ai centralei noastre şi care lucrează la desvoltarea şi răspândirea acestui exerciţiu nautic.

La concursurile nautice, cari au fost organizate de **F. R. S. N.**, pe lacurile Snagov şi Herăstrău (din împrejurimile Capitalei), a contribuit cu premii şi L. N. R., reprezentată prin secretarul nostru general. De asemenea ne-au bucurat demonstraţiunile dela Obor (Capitală), la strandul pus la dispoziţiune de primăria sectorului Negru, unităţilor străjereşti.

L. N. R. urmărind şi îndemnând la înfiinţarea de cât mai multe bazinuri de înnot şi exerciţii sportive, intenţionează a ajuta vechea societate de gimnastică **„Inainte"**, din Capitală, să-şi termine bazinul, închis, de nataţie care e în construcţie.

Revistele „Marea Noastră" şi „Marea Noastră pentru tineret" au înserat diferitele manifestaţiuni, cari au fost în cursul anului, şi articole relative la înnot (v. îndeosebi articolul PROBLEMA INNOTULUI", pag. 153, nr. 6/1939, în rev. „Marea Noastră").

Reamintim că L. N. R. a intervenit, încă din 1933, către ministerul educaţiunii naţionale, ca exerciţiul înnotului să fie introdus în toate şcolile, ceeace a determinat faptul că ministerul a şi dat o asemenea circulară. Dar noi stăruim ca **înnotul să fie introdus obligatoriu ca orişicare materie de curs.**

Am mers mai departe, în această direcţiune, conducerea centrală a Ligii a procurat un manual german de înnot, excelent alcătuit, cu text şi ilustraţiuni schematice, intitulat „SCHWIMLEHRBUCH", von A. MARKERT (ed. 1930), cu destinaţia de a fi tradus şi tipărit pentru înlesnirea tineretului străjeresc şi premilitar; dar, ni s'a cerut, de editor, 2000 mărci germane, pentru autorizaţiunea de traducere şi tipărire.

ZIUA APELOR

ZIUA APELOR, aleasă a fi sărbătorită în ultima Duminecă a lunei Iunie a fiecărui an, a fost de astă dată al VII-a an dela înfiinţarea ei, în ziua de Duminecă 25 Iunie 1939, care s'a desfăşurat în foarte multe localităţi din ţară. Din timp, conducerea centrală a L. N. R. a intervenit către toate autorităţile să acorde sprijin şi să dea concurs pentru o cât mai sigură reuşită a serbărilor. Cu această ocaziune, Liga a tipărit o broşură (de 97 pagini), trimisă filialelor, porturilor şi localităţilor cu ape mari, care să le servească, drept călăuză, de chipul cum să se desfăşure serbările şi manifestaţiunile de ZIUA APELOR. Intr'adevăr, în anul ce trecu, această zi a fost una din cele mai reuşite serbări, faţă de cele din anii anteriori. Ne-ar fi greu să înşirăm, aci, numele localităţilor unde a fost serbată ZIUA APELOR, dar enumărăm numai localităţile unde serbarea s'a desfăşurat într'un cadru mai strălucitor şi anume: la Brăila, Bălţi, Bilciureşti (Dâmboviţa), Cernăuţi, Cetatea-Albă, Cetatea (Dolj), Constanţa, Corabia, Cernavodă, Chişinău, Fălciu, Galaţi, Giurgiu, Gruia, Isaccea, Iaşi, Măcin, Moldova-Veche, Orşova, Piteşti, Peşteana-Jiu, Râmnicul-Vâlcea, Soroca, Sulina, Silistra, Sagani (Cetatea-Albă), Tulcea, Turnu-Măgurele, Turnu-Severin, Tg. Mureş, Turtucaia, Zimnicea, ş.a.

Presa cotidiană a publicat articole relative la însemnătatea acestei zile, iar revista „Marea Noastră" a reprodus acele articole, publicând, totdeodată, şi dările de seamă ale serbărilor cari au avut loc, în ţară, de ZIUA APELOR. Cu această ocaziune revista noastră pentru tineret a organizat un concurs de lucrări, în scris, care a avut un mare răsunet în rândurile şcolarilor.

Au dat concursul, pentru reuşita serbărilor, toate autorităţile civile-militare, începând dela Ţinuturi, prefecturi, garnizoane şi până la primăriile localităţilor. Din timp s'au trimes şi premii, dela L. N. R., ca să fie distribuite tinerilor cari s'au distins la demonstraţiile sportive nautice.

Am găsit la unităţile din comandamentul Strajei Ţării, inspectoratul pregătirii premilitare şi căminurile ce ţin de Fundaţia culturală Principele Carol, cel mai înţelegător concurs.

Tuturor le mulţumim şi pe această cale.

ZIUA MARINEI

Această zi, căzând în plină vară, e învederat că, desfăşurându-se în anotimpul cel mai dătător de sănătate şi voe bună, să cheme ca să dea concursul pe câţi mai mulţi participanţi, iubitori ai apelor.

Această sărbătoare, aleasă dinadins a fi chiar în ziua când biserica noastră slujeşte **„Adormirea Maicii Domnului"**, patroană a marinei şi marinarilor noştri, a fost hotărâtă încă dela înfiinţarea Ligii Navale Române.

Incă cu mult timp înainte, conducerea centrală a Ligii a luat toate măsurile potrivite pentruca ZIUA MARINEI să se desfăşoare la înălţimea la care se cuvine şi merită brava noastră marină. Ne-am adresat tuturor autorităţilor civile-militare, filialelor, prefecturilor, garnizoanelor, ş.a., ca şi la ZIUA APELOR, în plus ministerelor aerului şi marinei, apărării naţionale, educaţiunii naţionale, internelor, cum şi la Straja Ţării, inspectoratul pregătirii premilitare, Fundaţiilor culturale Regale, marinei comerciale, S. M. R., N. F. R., etc., care au dat un larg sprijin şi concurs. In cât această serbare — cu întregul program: serviciul divin, pomenirea eroilor marinari căzuţi în campaniile din 1877—78, 1913, 1916—1919, colecta, demonstraţii sportive, conferinţe, filme, excursiuni şi preumblări pe ape — a avut un caracter dintre cele mai mărețe şi înălţătoare serbări ce s'au putut organiza vreodată.

Rezultatul cel moral şi cel material (colecta) a depăşit prevederile noastre. S'au publicat, la timp, dările de seamă ale serbărilor de ZIUA MARINEI.

La Constanţa, festivităţile s'au desfăşurat în prezenţa M. S. Regelui, la care au vorbit d. general-adjutant Paul Teodorescu, d. vice-amiral Bărbuneanu; s'a pus piatra fundamentală a portului Taşaul, unde a vorbit, din nou, d. general Paul Teodorescu; apoi a fost o excursiune cu pachebotul „Dacia"; au avut loc concursuri nautice şi probe, demonstraţii de acuaplane, etc.

Tuturor le-a răspuns M. S. Regele; textul discursului M. S. a fost integral publicat în revista „Marea Noastră" (pag. 230, nr. 9, anul VIII, 1939).

După încheierea rezultatului serbărilor de „ZIUA MARINEI", L. N. R. a făcut un expozeu-descriptiv către M. A. M., la care d. ministru general-adjutant Paul Teodorescu a pus rezoluţiunea: **„Sunt foarte fericit de a afla că rezultatele au fost aşa de satisfăcătoare. Liga Navală Română poate conta, oricând, pe sprijinul ministerului aerului şi marinei".** (v. adresa M. A. M. nr **11523/1939**).

SUBSCRIPȚIA „MIRCEA“

Fiindcă 1939 este anul intrării acestei prețioase nave în patrimoniul național marinăresc, ținem, de a noastră datorie, să facem o scurtă prezentare a socotelilor pe cari L. N. R. le-a și încheiat definitiv.

Conducerea centrală a Ligii încheind definitiv operațiunea subscripției publice pentru „Mircea“, a cerut oficial, în scris, la ministerul aerului și marinei, să dispună trimiterea unui ofițer de intendență, care să facă verificarea tuturor listelor de subscripție și a chitanțelor cu sumele subscrise, primite de L. N. R., cari apoi au fost trimise, prin Banca Națională a României, la M. A. M. Această verificare a și fost efectuată de d. maior intendent Panu Octavian, din serviciul controlului M. A. M., care a încheiat și depus, la serviciul controlului M. A. M., un proces-verbal la data de 22 Noembrie 1939. Șeful serviciului controlului, din M. A. M., a întocmit raportul nr. 6769/1939 și adresa cu acelaș nr. 6769/1939, prin care se constată că subscripțiile publice, făcute de L. N. R. până la 20 Noembrie 1939, au fost de 5.660.736 lei (adică cinci milioane șase sute șasezeci de mii șaptesute treizeci și șase lei), bani depuși de Liga Navală Română la Banca Națională a României, contul nr. 207, conform hotărârei anterioare a M. A. M. pentru „fondul național al marinei“. Liga Navală Română, cu adresa n-rul 2044/1939, a cerut la M. A. M., ca sumele de bani ce eventual ar mai veni dela listele încă neînapoiate, până la data încheierii subscripției și verificării încasărilor, să rămână în folosul Ligii, ca acoperire a cheltuelilor făcute cu imprimarea listelor, expedierea lor și diverse alte cheltueli. Din totalul de 5.000 liste de subscripție s'au înapoiat la Ligă 2234, colectându-se bani pe 1312 liste, iar 1454 liste nu s'au mai înapoiat încă și, deci, fiind considerate ca pierdute, au fost publicate în „Monitorul Oficial“ nr. 293/18.XII/1939 (pag. 10590—10591). Toate aceste operațiuni au fost efectuate și ca atare subscripțiile pentru „Mircea“ sunt definitiv închise, fapt care a fost adus la cunoștința comitetului central al L. N. R. (consemnat în registrul de procese-verbale nr. 54/18 Decembrie 1939, punctul al II-lea al. c, pag. 112).

CONCURSURI

L. N. R., prin vicepreședintele, secretarul general și membrii săi, poate să fie considerată ca **prezentă** la diferite manifestațiuni cu caracter marinăresc, cari s'au desfășurat în tot timpul anului. A contribuit la acestea cu premii, în obiecte și cărți, insigne, diplome, publicațiuni și revista „Marea Noastră“ și „Marea Noastră pentru tineret“, etc.

Concursul în scris al Ligii a dus la rezultate îmbucurătoare, încheiate cu premierea concurenților (v. pag. 252, rev. „M. N“. nr. 9/1939).

Semnalăm concursul organizat de filiala noastră dela Chișinău, cu lucrări scrise, de elevii cursurilor secundare: din **Geografia țării** în legătură cu Liga Navală Română; premiile au fost în valoare de de peste 10.000 lei, constând din cărți și bani, oferite de filială. Exprimând felicitările noastre, pentru această inițiativă, asemenea concursuri e bine să aibă loc în toate localitățile unde sunt filiale, fiind cel mai bun mijloc de propagandă și cunoaștere a apelor noastre. (v. rev. „M. N.“, pag. 253, nr. 9/1939).

L. N. R. a oferit premii și la concursurile sportive nautice organizate de F. R. S. N.

Deasemenea a dat concursul societății „Tinerimea Română“ condusă de peste 60 ani de inimosul ei președinte, d. profesor Nae Dumitrescu.

RECOMPENSE

Conducătorii centralei L. N. R., în îndeplinirea îndatoririlor ce au, pentru cât mai multe realizări, au înscris în proectul lor de lucru și anumite recompense, atențiuni, gesturi și simboluri sufletești, oferite diferiților membri și sprijinitorilor Ligii, pentru a-i păstra sau a-i câștiga spre folosul și binele marinei. O scrisoare la timp și la locul cuvenit trimeasă, o diplomă, o insignă sau o flamură, a Ligii înmânată acolo unde se ivește meritul, o adresă omagială îndreptată către persoanele de înalt sprijin pentru marină și Ligă, iată mijloacele alese de noi corespunzătoare acestui capitol. Ar fi greu să înșirăm, aci, numele tuturor persoanelor cărora L. N. R. le-a oferit din prinosul nostru sufletesc.

Enumărăm:

D-rei MARTA ORBEANU, elevă în clasa VII a liceului „Unirea“ din Tg. Mureș, i s'a publicat în revista „Marea Noastră“ lucrarea scrisă premiată la soc. „Tinerimea Română“, oferindu-i-se un abonament la revista noastră. (V. rev. M. N. Nr. 7-8, pag. 209).

D-lor locotenenți CĂLIN BOTEZ și CONSTANTIN COPACIU, li s'au adresat felicitări, în scris, și li s'au oferit diploma pentru lucrarea lor „Abecedarul marinarului“ și un modest premiu, în bani, din partea L. N. R.

Prefața la această carte, scrisă de d. C. AMIRAL AL. GHEORGHIU, ca o mare cinstire acordată tinerilor autori marinari, a fost publicată în fruntea revistei „Marea Noastră“ (pag. 323, nr. 12/1939).

D-lui **profesor Gh. Nedioglu**, fost director al liceului G. Șincai din Capitală, cu ocaziunea pensionării, i s'a oferit, prin secretarul nostru general, o diplomă și flamura de onoare a Ligii, ca dreaptă recompensă cuvenită din parte-ne, deoarece, ca autor de cărți, a fost primul care a introdus, în scrierile sale publicate, bucăți de lectură cu subiecte despre Marea și marina noastră militară și comercială. Oferindu-i-se insigna, l-a considerat ca abonat al revistei în chip permanent.

Nouei nave-școală **„Mircea“**, la sosirea în Constanța, i s'a oferit, prin amiralul Coandă, pavilionul de onoare și cărțile de aur ale subscriitorilor Ligii Navale Române.

Scrisori omagiale au fost trimise și li s'au oferit flamuri de onoare înaltelor personalități: d. **Mitiță Constantinescu**, ministrul finanțelor și guvernator al Băncii Naționale a României; d-lui ministru **Petrescu-Comnen**, ambasadorul României pe lângă Vatican; d-lui ministru **Radu Irimescu**, la Washington; d-lui ministru general-adjutant **Paul Teodorescu**, d-lui **Contzescu**, d-lui **Mircea Cancicov**, fost ministru, — pentru marele sprijin acordat marinei și L. N. R.

Personalitățile marcante, cari au dovedit un continuu interes și constantă dragoste pentru marină și Ligă, au fost propuse pentru decorare cu „Virtutea maritimă“, de către M. S. Regele.

REPREZENTAȚII ARTISTICE

Ca în toți anii, L. N. R. a continuat să patroneze diferite reprezentații artistice în folosul său. S'a dat o reprezentație la Opera Română din București în folosul Ligii, datorită bunei-voințe a d-lui primar general care ne-a cedat o seară în acest scop. Artistul Al. Lupescu, dela Opera din Capitală, a dat concerte în orașele Brăila, Galați, Brașov, Sibiu și București (în sala Dalles). La acest din urmă concert, au binevoit a da concursul: d. prof. N. DAȘCOVICI, secretar general al ministerului educațiunii naționale și membru în comitetul central al L. N. R., a ținut o conferință, vorbind despre „Misiunea Ligii Navale Române“; d. DAN SĂRĂȚEANU, directorul general al societății de radiodifuziune și președintele filialei L. N. R. Galați, a dispozat difuzarea, în întreaga țară, atât a conferinței d-lui Dașcovici, cât și a concertului orchestrei radio dirijat de maestrul Rogalski. Rezultatul moral a fost foarte mare, iar cel material de 10.000 lei.

DONAȚIUNI

Salutăm, cu deosebită plăcere, concursul inimos pe care Liga l-a găsit, constant, la d. GENERAL GEORGESCU-PION, care, după ce a pus temelia filialei Chișinău (în 1937), fiind mutat la Tg. Mureș, a înființat și acolo o filială (în 1938), care numără peste 100 membri. Prin situația ce deține în marea garnizoană dela frontiera apuseană a țării noastre, D-sa nu s'a mărginit numai să adune, în juru-i, floarea intelectualilor din regiune și localitate, ci și-a îndreptat atențiunea și asupra tineretului: străjerii de astăzi și de mâine ai neamului nostru. Cu toate împrejurările neprielnice ale vremii de acum, d. general Georgescu-Pion a găsit răgaz între exercitarea comandamentului pe zonă și preocuparea de întreținere a flacării românismului în acel ținut, și, în calitatea de președinte al filialei L. N. R., în ziua de 21 Octombrie 1939, a organizat un program festiv marinăresc, în prezența unui public numeros, înflorit cu întregul tineret din localitate, când a dăruit o **barcă,** cu rame, stolului străjeresc al liceului de fete „Unirea“ din Tg. Mureș, într'un cadru înălțător patriotic demn de toată lauda. Serbarea a avut loc la apa Zăgazului depe Mureș: după ce barca a fost sfințită, de un sobor preoțesc ,d. general Georgescu-Pion a dăruit-o comandantei stolului străjeresc ,când a rostit o splendidă cuvântare, după care au vorbit eleva-străjeră Roșca, mulțumind pentru donațiune și d. Gramma, delegatul societăților nautice. (v. revista „Marea Noastră“ nr. 12/1939, pag. 335—339). Liga Navală Română mulțumește și pe această cale și felicită pe inimosul președinte al filialei sale din Tg. Mureș, pentru inițiativa luată și gestul împlinit, care, de sigur, e un început demn de imitat și de alte filiale.

Mai semnalăm donațiunea făcută de d. comandor **Aurelian Păunescu,** fost membru în comitet și secretar al filialei Sulina, timp de mai mulți ani, care, părăsind localitatea, a dăruit barca cu pânze, proprietatea sa, pentru care L. N. R. îi mulțumește pe această cale.

Fiindcă suntem la acest capitol, ținem să marcăm continuele cereri și exprimări de dorinți ce primim dela diferiți membri din țară de a poseda bărci. E un semn îmbucurător, care ne îndeamnă să-l luăm în seamă și în programul nostru viitor vom căuta să-l punem în practică, treptat-treptat, în măsura mijloacelor ce vom avea la dispozițiune.

L. N. R. a donat, muzeului național militar din București, medalia ce a bătut în amintirea tempestei întâmpinată de N. M. S. „Regina Maria“, în zilele de 4—6 Ianuarie 1938, pe care a înfruntat-o și Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia.

RĂSUNETE IN PUBLICISTICA

Intreaga dragoste de ape și de Mare, pe care am vrea-o cât mai mult întinsă și practicată în țară, se reazimă pe răsunetul ce ea își găsește loc în publicistică. Secretariatul general al L. N. R., urmărește, zi de zi, presa cotidiană de mare tiraj și revistele periodice din țară, spre a fi la curent cu tot ce apare privitor la programul nostru marinăresc. Am adoptat principiul ca orice articole sau opiniuni, demne de luat în seamă, publicate în ziare sau reviste, să le reproducem în revista „Marea Noastră“. Suntem datori să semnalăm și să mulțumim, în special, pentru articolele publicate de: d. prof. N. IORGA, consilier regal, (în „Neamul Românesc“); d. CEZAR PETRESCU (în „România“: „Intre marina cu tunul și marina cu busola“); d. ROMULUS SEIȘANU în „Universul“: „Programul nostru naval și nevoile marinei de război“; d. ADRIAN MANIU, membru corespondent al Academiei Române; d. MIHAIL NEGRU, ziarist; d-nii Haralamb Ionescu, Mircea Ispir, Horia Nițulescu, M. Marian, ș.a.

Intreaga presă urmărește cu simpatie activitatea Ligii, desvoltată în tot cursul anului, publicând buletinele noastre informative dela comitet și consiliu, conferințele ținute sub auspiciile L. N. R.; dar mai presus de orice, toate ziarele se întrec să publice bogate reportagii și ilustrațiuni de ZIUA APELOR și ZIUA MARINEI. Mulțumim pentru acest prețios sprijin și concurs pe care Liga îl găsește în presă și fără de care propaganda noastră nu s'ar putea îndeplini.

Revista „Marea Noastră“ face schimb cu ziarele și revistele importante din țară.

LEGATURI ȘI PARTICIPARI LA DIVERSE MANIFESTAȚIUNI

In tot timpul anului am înscris, la programul nostru, să ținem legătura cu autoritățile de Stat și particulare și cu instituțiile și asociațiunile culturale prin care putem mări raza de acțiune marinărească, cum și cu personalitățile marcante din țară pe care L. N. R. se poate sprijini, în Capitală și în țară. Ținem cât mai apropiate raporturi de colaborare, cu ministerele, îndeosebi cu M. A. M., comandamentul Strajei Țării, inspectoratul pregătirii premilitare, ținuturile, prefecturile, garnizoanele, filialele, primăriile și căminurile culturale. Acest constant raport, păstrat și întreținut atunci când e nevoe, între conducerea centrală a L. N. R. și capii de autorități, duce la rezultate bune, îndeosebi când se cere o cât mai desvoltată activitate și propagandă: la ZIUA APELOR, la ZIUA MARINEI, înscrieri de noui membri și înființări de noui filiale în țară.

ZIUA RESTAURAȚIEI a fost sărbătorită de toate filialele L. N. R., prin participarea la festivitățile locale; iar centrala a trimes o telegramă omagială M. S. Regelui.

Primindu-se o adresă (nr. 342/1939) dela „Liga Morska i Kolonialna“, din Varșovia, prin care Liga Navală Română a fost invitată la serbările sale nautice, între 25 Iunie și 2 Iulie a. t., a fost delegat d. comandor C. Istrati să participe și să o reprezinte, după care D-sa a prezentat o dare de seamă asupra însărcinării executate (publicată în „Marea Noastră“ nr. 6—8/1939, pag. 187—189).

Secretarul nostru general fiind invitat, a asistat la solemnitatea depunerii jurământului președinților de regiuni și cluburi nautice ai F. R. S. N.; asemenea vicepreședintele și secretarul general ai L. N. R. au participat la adunarea anuală a soc. „SALVAMAR“ și Y. C. R. R.

La sărbătorirea celor șapte ani de existență ai asociației „DOR DE DUCĂ, condusă de d. August Henry, director în ministerul justiției, la care au fost de față d-nii ministru-general Paul Teodorescu, c. amiral Al. Gheorghiu și c. amiral-adjutant N. Păiș, Liga noastră a fost reprezentată prin d. comandor A. Negulescu.

Acelaș a reprezentat Liga la adunarea anuală a societății „Cultul Eroilor“, care a mulțumit pentru căldura cu care a fost îmbrățișată, de „Cultul Eroilor“, ideia ridicării unui monument eroilor marinari căzuți la datorie pe ape, pe uscat și în aer, care astăzi merge spre înfăptuire datorită ministerului aerului și marinei. Concursul pentru construirea acestui monument a fost publicat în ziare, iar proectele urmează a fi cercetate de un comitet constituit sub președinția d-lui ministru-general Paul Teodorescu.

Vicepreședintele L. N. R., amiralul Ion Coandă, a asistat la serbările dela Galați, desfășurate în prezența M. S. Regelui, cu prilejul lansării navei de mare **„Amiral Murgescu“,** construită în șantierul nostru local, reprezentând Liga și bucurându-se că, în sfârșit, sub actualul ministru, d. general-adjutant Paul Teodorescu, s'a început să se construiască și la noi, în țară, nave de război.

Tot în chestiunea legăturilor însemnăm, aci, vizita pe care d. colonel Corneliu Negulescu, membru în comitetul central L. N. R., a făcut-o, autorizat de noi, filialei dela Cetatea-Albă, care ne-a raportat, în scris, necurmatele strădanii pe care președintele ei, d. Calust Asvadurov, le face pentru frumoasa activitate ce desfășoară, în acel colț de țară, în sudul Basarabiei.

Am inaugurat sistemul contactului între centru și filiale și prin faptul că delegații câtorva filiale, venind în București, s'au prezentat la sediul Ligii și în Martie 1939, la adunarea de anul trecut, și la diferite date de peste an, vizite pline de rezultate bune, pentru rodnica activitate ce se desfășoară la filiale.

CONVOCAREA DELA M. A. M.

Ca urmare a extremei bunăvoințe a d-lui ministru-general Paul Teodorescu față de Liga Navală Română, D-sa a convocat, în ziua de 13 Noembrie 1939, la M. A. M., pe reprezentanții câtorva autorităţi cu care L. N. R. colaborează, direct şi efectiv, pentru a discuta asupra mijloacelor de conlucrare pentru obţinerea a cât mai multor eficace rezultate pentru propaganda marinărească, în ţară. Şedinţa, la această convocare, a fost prezidată de d. ministru general-adjutant Paul Teodorescu, fiind de faţă d-nii: amiral I. Coandă, vicepreşedintele L. N. R.; c. amiral Al. Gheorghiu, secretar general M. A. M.; N. Caranfil, fost ministru M. A. M.; vice-amiral P. Bărbuneanu, comandantul marinei regale; Teofil Sidorovici, comandantul Străjei Ţării; c. amiral N. Păiş, directorul marinei comerciale, general Skeletti, inspectorul pregătirii premilitare; general N. Negreanu, din comitetul L. N. R.; comandor Aurel Negulescu, secretar general L. N. R.; comandor O. Nedelcu, director „Salvamar"; maior Dimăncescu şi căpitan Nicolau, dela Straja Ţării.

La această şedinţă importantă, istorică am putea spune, pentru desvoltarea Ligii Navale, d. comandor A. Negulescu, în calitate de secretar general al L. N. R., a citit un memoriu relativ la realizările până în prezent, programul general de lucru care trebue executat în viitor şi, în consecinţă, propunerile pe cari conducerea centrală a Ligii le are de formulat pentru realizarea acestui program de viitor. Propunerile (publicate în revista „Marea Noastră") sunt privitoare la: cele două **reviste**, **conferinţe**, **serbarea** de ZIUA APELOR şi ZIUA MARINEI; sporirea numărului membrilor şi înmulţirea filialelor în ţară; **propaganda** prin presă şi publicaţiuni (broşuri); **participarea** la manifestaţiuni si sprijinirea diferitelor asociaţiuni cu care Liga colaborează; **concursuri** în scris şi desen; **excursiuni** pe Dunăre şi Mare; **case de adăpost** pe malurile lacurilor, ş. a. In anul 1937, în n-rul 12 al revistei „Marea Noastră", comitetul L. N. R. a făcut mai multe propuneri concrete pentru realizări de fonduri, cu cari Liga să poată lucra cât mai eficace şi mai desvoltat. Acele propuneri au fost înaintate, la timp, M. S. Regelui ;consiliului de miniştri şi ministerului aerului şi marinei. Liga Navală Română îşi îndreaptă apelul său către acest minister, înţelegând rolul ce-i incumbă de a colabora, ca organ de propagandă, cât mai intens, în sensul luminării masselor asupra programului acestui minister, dela care aşteaptă a i se da, pe de o parte, sugestiile trebuitoare ca să ştie în ce direcţie să-şi intensifice propaganda; iar, pe de altă parte, pentruca rezultatele să se vadă cât mai imediate şi mai puternice, ca să fie spre binele ţării şi marinei, Liga solicită mijloace materiale dela această înaltă autoritate de Stat.

Acest memoriu al L. N. R. a fost discutat de parte din persoanele prezente la aceea convocare.

Domnul ministru general-adjutant Paul Teodorescu, ca încheere a celor prezentate prin memoriu, a făcut o admirabilă sinteză a celor discutate, încheind şedinţa prin autorizarea pe care a dat-o d-lui c. amiral Păiş de a lua contact cu conducerea centrală a L. N. R., care să-şi formuleze programul de lucru pentru viitor, şi mijloacele de care ar avea nevoe, justificate printr'un proect de buget raţional, care îi vor fi prezentate D-sale.

Pe temeiul unui memoriu justificativ, (cu anexe documentare), alcătuit de L. N. R., în vederea sprijinului bănesc dela M. A. M., pe care d. c. amiral Păiş şi l-a însuşit pe deaîntregul, D-sa a înţeles perfect rolul care urmează să-l aibe Liga şi situaţiunea de viitor ce trebue să ocupe Liga Navală Română, în ţara noastră; ca atare, a dispus ca după acest memoriu să se execute o lucrare de sinteză — efectuată de d. comandor Săvulescu — care a şi fost prezentată d-lui ministru—general Paul Teodorescu, de d. c. amiral Păiş. Acest nou proect, de organizare al Ligii Navale Române, aşa cum este alcătuit, este de o importanţă capitală, însemnând o etapă nouă, de parcurs, de acum înainte, şi care va fi pus în aplicare ,să sperăm, cu începere dela 1 Aprilie 1940. Acest proect constitue un program de lucru şi de realizări pe cel puţin o perioadă de cinci ani. Acest proect-sinteză conţine mai multe capitole privitoare la **propagandă, sugerare** în problemele de viaţă maritimă, **sprijinul activităţii** naţionale maritime, **conferinţe, radio, publicaţiuni, presă, reviste, biblioteci maritime, expoziţii, muzeu, cinema, excursiuni, documentare,** ş.a., toate aceste capitole, în desvoltarea lor, impun un buget mare.

Deocamdată ne-am mărginit, acum, numai a semnala faptul convocării dela M. A. M., care e strâns legat de acest anteproect de organizare al L. N. R.

PARTEA II

ADMINISTRAŢIA L.N.R.

Sediul. Sediul centralei L. N. R. a fost mutat, pe data de 23 Aprilie 1939, din localul vechi din strada Eugen Carada 7, în localul din strada Spiru Haret 6, pus la dispoziţie, în mod gratuit, de Banca Naţională a României, atât pentru Ligă cât şi pentru „Salvamar", căreia îi aducem viile noastre mulţumiri pentru această înaltă înţelegere şi protecţiune acordată.

O chestiune importantă este sediul filialelor L. N. R. din ţară. Sunt filiale cari au localul asigurat la autorităţile Statului: acolo unde preşedinţii sunt prefecţi, comandanţi militari, primari, etc.; sunt şi filiale care, plătind chirii pentru birourile ocupate, le încarcă la cheltueli în dauna propagandei. Filiala dela Cetatea-Albă se străduește să-şi construiască un local pe terenul primăriei, împreună cu O. N. T., căreia centrala L. N. R. i-a mijlocit procurarea unui prim fond de 100.000 lei, dela ministerul propagandei, datorită stăruinţei perseverente a vice-preşedintelui amiral Coandă. Solicităm, pe această cale, sprijinul autorităţilor locale din ţară, ca să înlesnească, sediul sigur filialelor noastre, spre a putea lucra nestingherite, frumos şi bine, nefiind preocupate de chestiunea chiriei localului.

Personalul. Activitatea L. N. R. se desvoltă din ce în ce mai mult, ca atare corespondenţa birourilor centralei sporeşte, văzând cu ochii, atât pentru lucrările secretariatului şi birourilor pendinte acestuia, cât şi pentru cele două reviste şi diverse publicaţiuni.

In anul trecut am fost siliţi să nu angajăm nici-un funcţionar nou, din pricina lipsei de fonduri bugetare, afară doar că M. A M. ne-a detaşat o bibliotecară din cadrele sale, aflată în serviciul revistelor şi bibliotecii Ligii.

Desvoltarea Ligii fiind proporţionată de sporirea numărului membrilor şi a filialelor din ţară, urmărim să avem înscrişi mai multe mii de membri, căci prin acest fapt vor creşte şi veniturile Ligii şi se va lărgi şi raza de propagundă, al cărui ţel trebue să fie pe primul plan al realizărilor noastre. Pentru a obţine cât mai mulţi membri înscrişi, am fost îndemnaţi la menţinerea aceloraşi cotizaţii (240, 120 lei pentru membri majori şi 24 lei pentru juniori), acordându-li-se membrilor revistele şi oarecari înlesniri avantajoase, pe baza carnetelor de identitate, la diferite călătorii, intrări la sporturi, medici, farmacii, hoteluri şi magazine din ţară.

FONDURI

Bugetul centralei L. N. R. pe 1939, întocmit cu aceiaş chibzuinţă ca şi în toţi anii precedenţi, s'a încheiat la 31 Decembrie, anul expirat ,cu un excedent care se vede la contul de gestiune, aci anexat.

Pentru completa cunoaştere a situaţiunii centralei L. N. R., în această dare de seamă se cuprind şi bilanţul, cu profit şi pierdere; textul raportului cenzorilor asupra verificării gestiunii pe anul 1939.

Fondul de rezervă al centralei dela 730.000 lei, în 1938, s'a ridicat, prin depuneri în cursul anului 1939, la suma de 930.000 lei, bani numerari depuşi la cassa de depuneri şi consemnaţiuni din Bucureşti.

Efecte de Stat (împrumut intern de consolidarea şi înzestrarea ţării) în valoare de 535.854 lei, se găsesc în cassa centrală a L. N. R.

Apelul îndreptat de guvernul ţării la aplicarea legii pentru autorizarea emisiunii de bonuri pentru înzestrarea armatei, care a avut un răsunet puternic în sânul întregei naţiuni, nu putea să nu rămână fără efect şi asupra asociaţiei noastre. Ca atare L. N. R.

a răspuns, la apelul patriotic al guvernului, prin faptul subscrierii de bonuri în valoare nominală de 300.000 (treisute mii) lei, din fondul de rezervă pe care Liga îl avea la Cassa de depuneri și consemnațiuni. Totdeodată, centrala noastră a autorizat ca și filialele L. N. R. să subscrie 50% din fondul lor de rezervă și excedentul bugetar pe 1939, ceeace a făcut ca unele să subscrie.

S'au ridicat bani: 300.000 lei, din fondul de rezervă citat mai sus, pentru subscrierea la împrumutul pentru înzestrarea armatei (legea M. Of. nr. 269/20 Noembrie 1939, I. D. R. nr. 4111/1939).

Centrala L. N. R., în cursul anului expirat, a primit în total: 285.910 lei, din care 180.020 lei subvenție și 105.890 lei donațiuni.

Filialele L. N. R. din țară, fiind conduse, administrativ și în activitatea lor de propagandă, în mod chibzuit și laudativ, și-au încheiat gestiunea pe 1939, cu rezultate mulțumitoare. Sunt filiale cari, favorizate de situațiunea locală și sprijinite de autorități, au făcut și investițiuni; dar altele se izbesc de greutăți materiale. Acolo, de unde ni s'au îndreptat apeluri, centrala L. N. R. a intervenit pentru îndreptarea stărilor de lucruri din localitate. Conducerea administrativă a filialelor, în general, a fost exercitată de d-nii președinți și membrii comitetelor, într'un mod cât se poate de satisfăcător, pe care îi felicităm și pe această cale.

PARTEA III-a

INCHEERE

Pentru viitor ne propunem să continuăm **programul nostru de lucru,** mai departe, în cadrul statutului L. N. R.

Proectul de organizare al L. N. R., alcătuit de conducerea centrală a noastră, în 1939 și care însușit de d. c. amiral adjutant N. Păiș, a fost prezentat, spre aprobare, d-lui ministru general-adjutant Paul Teodorescu, poate servi ca îndreptar de executat cu începere din anul 1940 și în viitor, până în 1944.

Capitolele principale ale acestui proect vor folosi de avut în vedere la **modificarea actualului statut,** care a fost aplicat timp de 12 ani, în destul de bune condițiuni, nu mai corespunde, pe alocurea, noului ritm în care țara se află sub înaltul impuls al M. S. Regelui Carol II. De aceea am și înștiințat filialele noastre, încă din anul trecut, să-și facă propunerile ce au.

Bugetul Statului funcționând pe limita cuprinsă între 1 Aprilie-31 Martie, și cum nădăjduim ca Liga să fie sprijinită din mișcarea fondurilor în acelaș cuprins de timp, reiese că și Liga urmează să-și schimbe administrarea sa pe aceiaș perioadă de timp.

Se vor continua: **ținerea conferințelor, tipărirea publicațiunilor** și a celor **două reviste,** serbările de ZIUA APELOR și ZIUA MARINEI, păstrarea **legăturilor și colaborărilor,** ca și în anii precedenți.

Problema înnotului apare tot de actualitate, adică accentuăm nevoia practicării în toate școalele, prin intervenția la comandamentul Strajei Țării, la inspectoratul pregătirii premilitare; **imprimarea unui manual destinat înnotătorului** și construirea sau amenajarea a cât mai multe **bazinuri de înnot,** închise sau deschise, prin mijloacele ce le are la îndemână inspectoratul muncii de folos obștesc, după cum L. N. R. a intervenit, în anul expirat.

Ca încheere a acestei dări de seamă, suntem datori să aducem viile noastre mulțumiri, tuturor înaltelor autorități civile-militare, cari, sprijinindu-ne, au înțeles și apreciat rostul și aspirațiile Ligii; tuturor membrilor și filialelor L. N. R. din țară, de asemenea, le mulțumim pentru colaborarea lor, în tot decursul anului, care au adăogat la activitatea și prestigiul de care Liga se bucură, contribuind, constant, ca unitatea marinărească a Ligii să ajute brava marină a țării, prin mijloacele-i modeste ce-i stau la îndemână.

Gând statornic și suflet cald îndreptăm, ca'ntotdeauna și acum, către Augustul nostru Președinte activ, M. S. REGELE CAROL II, care ocrotește și sprijină, din inimă, MARINA.

Vice Președinte
C. AMIRAL Adjutant N. PAIȘ

Secretar General
C-dor A. NEGULESCU

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnații cenzori ai Ligii Navale Române, asociație pentru propagandă și apărarea intereselor țării noastre pe apă, ne-am întrunit la sediul Ligii și procedând la verificarea gestiunii pe anul 1939, am constatat că atât înregistrarea veniturilor cât și a cheltuelilor, s'au făcut în mod regulat; de asemenea actele justificative de cheltueli sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de cassă și contabilitate sunt ținute în ordine.

După cum reese din verificările făcute, constatăm că situația veniturilor și cheltuelilor este următoarea:

Incasările de cotizații și abonamente la revista „Marea Noastră", inserții de reclame, serbări, subvenții, etc., în cursul anului		Lei 1.942.217
Cheltueli generale ca: salarii, întreținerea localului, furnituri și imprimate, tipăritul și expediția revistei, calendarului, diverse de propagandă și conferințe	Lei 1.738.840	
Scăderi de 20% asp. valori material; mobilier, clișee și bibliotecă . .	„ 39.809	„ 1.778.649
Rezultă deci un sold de excedent de		Lei 163.568

Activul Ligii se compune din:

1) Cassa, numerar la 31 Dec. 1939 .		Lei 244.374	
2) Fond rezervă: Cassa de Dep., în numerar		„ 520.000	
Impr. Inzestr. Țării v. n. lei 308.500			
Impr. Inzestr. Armatei „ 300.000	608.500	535.854	
3) Imprumut filiala Constanța, rest .		„ 410.000	
4) Garanție Soc. de Electricitate . .		„ 805	
5) Debitori în cărți		„ 6.000	
6) Filiale și Căpitănii sold debitor val. materiale		„ 292.519	„ 2.009.552

După cum se vede din situația arătată mai sus, activul Ligii s'a mărit față de anul trecut, iar soldul debitor al filialelor și căpităniilor cu valoarea materialelor aflate asupra lor, s'a mai micșorat.

Față de rapoartele noastre din anul trecut este de observat că în raportul prezent nu mai figurează contul nouei nave școală „Mircea". Acest cont s'a lichidat în cursul anului 1939, fiind ridicat la un total de 5.661.912 lei, care a fost vărsat integral la Banca Națională a României, la dispoziția Ministerului Aerului și Marinei.

Modul de încasare și depunerea sumelor subscrise pentru acest fond, a fost verificat de către un delegat al Ministerului Aerului și Marinei cerut de Liga Navală în mod special, care delegat a constatat că operațiunile de încasări și vărsări, s'au făcut în perfectă regulă.

Găsim cu această ocazie să exprimăm mulțumirea noastră, pentru realizarea scopului în care s'a început subscripția, în urma căreia numele de „Mircea" — atât de iubit și venerat de tot poporul românesc, este astăzi purtat de un vas care răspunde cerințelor actuale pentru pregătirea școlară a cadrelor marinei noastre Regale.

Având în vedere cele arătate mai sus, constatăm că Liga Navală Română este în progres, pe care îl dorim să fie cât mai corespunzător scopurilor ce le urmărește, iar pe baza prevederilor art. 48 din statute, propunem și vă rugăm, Domnilor Membri, să binevoiți a da descărcare bănească Consiliului de Direcție, de gestiunea sa pe anul 1939.

Cenzori:
(ss) *Ing. Insp. G-l N. Georgescu*
(ss) *Ing. Insp. G-l D. Ghika*
(ss) *Avocat Em. Pantazi*

BILANȚUL

INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1939

ACTIV

1	Cassa—numerar la 31 Decembrie 1939	244.374	
2	Fond rezervă { Cassa de Dep. în numerar . . .	520.000	
	Imp. Inz. Țării v.n. 308.500		
	„ „ Arm. „ 300.000 608.500	535.854	
3	Garanție Soc. de Gaz și Electr.	805	
4	Imprumut Filiala Constanța . .	410.000	
5	Debitori în Ct. cărți	6.000	
6	Mobilier, clișee și bibliotecă .	3	
7	Filiale—sold debitor cu val. prod. aflate as. lor	229.404	
8	Căpităniile—sold debitor cu val. prod. aflate as. lor	63.115	2.009.555
	Total . . .		2.009.555
9	Garanție Casier		84.655

PASIV

1	Pentru încheere sold creditor al fondului L. N. R. . . . 1.717.036	
2	Pentru încheere sold creditor al fondului Produse L. N. R. 292.519	2.009.555
	Total . . .	2.009.555
3	Garanție Casier	84.655

PROFIT ȘI PIERDERE

INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1939

DEBIT

1	Salarii	376.000	
2	Incălzit și luminat	20.626	
3	Intreținerea local, telefon, etc.	39.626	
4	Furnituri și imprimate	21.598	
5	Remize încasator centr. și filiale	40.821	
6	Diferență din cost insigne . .	20 956	
7	Costul a 100 baston metal cu elice pentru pavilion . .	45.098	
8	Diverse pentru propagandă, conferințe, etc.	186.751	
9	Diferență neacoperită de C-tul revista „Marea Noastră" . .	23.794	
10	Reducția de 20% la material și mobilier	39.809	815.079
	Sold de exced. al acestui an .		163.568
	Total . . .		978.647

CREDIT

1	Cotizații centrala	100.441	
2	„ filiale	54.790	
3	Calendarul pe 1939	51.630	
4	Subvenții și donații	285.910	
5	Serbări și chete	338.510	
6	Div. venituri : cărți, timbre, etc.	51.005	
7	Renta din cupoanele ef. publice	19.087	
8	Procente la sumele depuse . .	38.490	
9	Hărți L. N. R.	10.570	
10	Insigne L. N. R.	10.304	
11	Carnete de membru	17.910	978.647
	Total . . .		978.647

Verificat și găsit în regulă,

Contabil, *N. Eanescu*

Vice-Președinte,
Amiral Adjutant N. Păiș

Secretar General,
Comandor Negulescu Aurel

Cenzori : { *Ing. Insp G-l N. Georgescu*
„ „ „ Ioan D. Ghica
Avocat Em. Pantazi

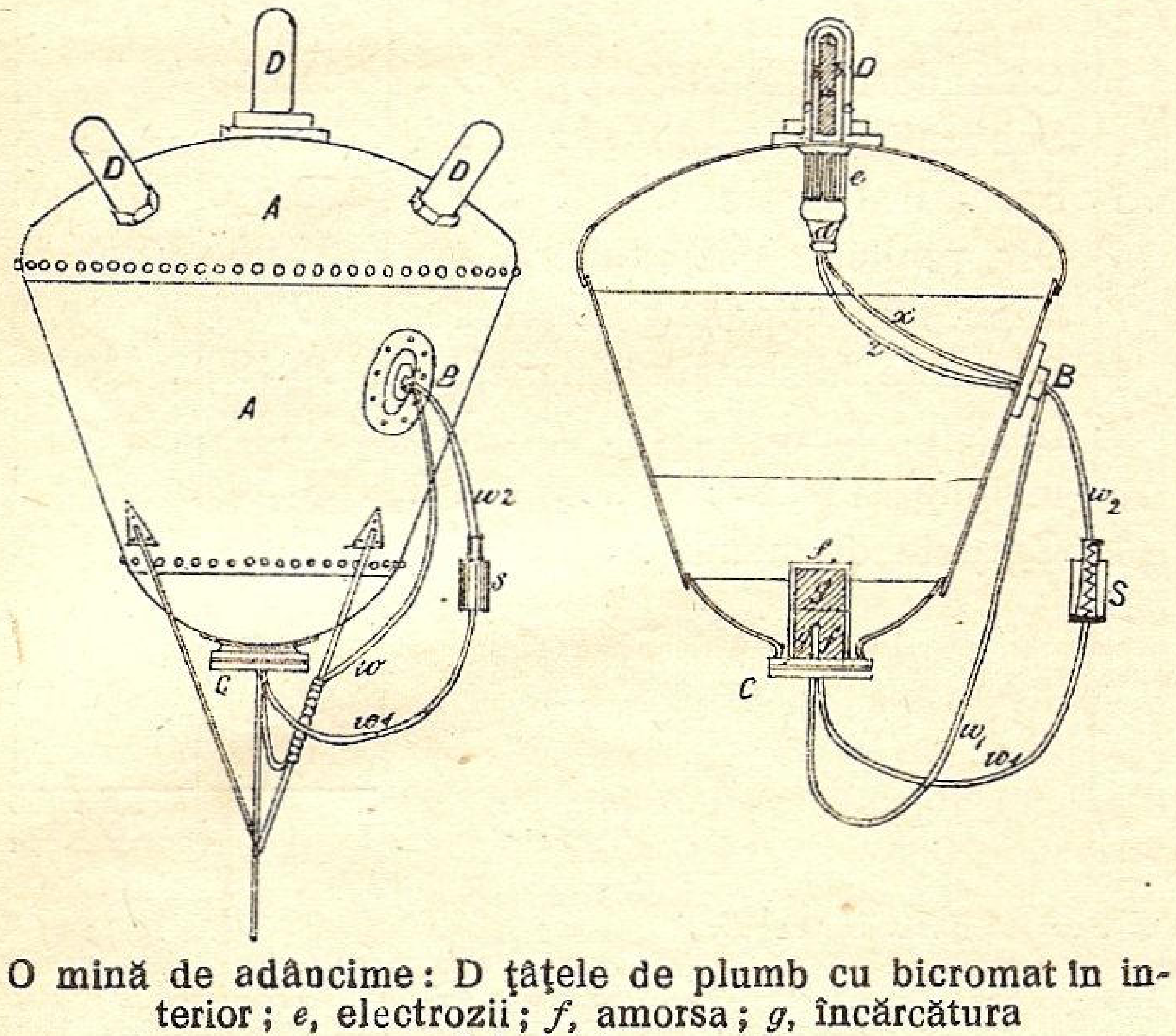
Răsboiul marin

MINELE

In numerele trecute am vorbit de navele de isbire, — cuirasate și crucișetoare; să continuăm sumara noastră inițiere.

Cu asemenea puternice nave nu se pot arma decât națiunile bogate, fiecare din ele costând sute de milioane, miliarde chiar, dacă ținem seama de personal, combustibil etc. Nava noastră școală „Mircea“ a costat 120 milioane, — dar un cuirasat?

Cum își vor apăra atunci națiunile mai sărace ca Grecia, Spania, Belgia, Olanda, Danemarca, etc., fără a mai vorbi de noi, litoralul, marina de comerț, căile de comunicație?



O mină de adâncime: D țâțele de plumb cu bicromat în interior; *e*, electrozii; *f*, amorsa; *g*, încărcătura cu fulmicoton uscat.

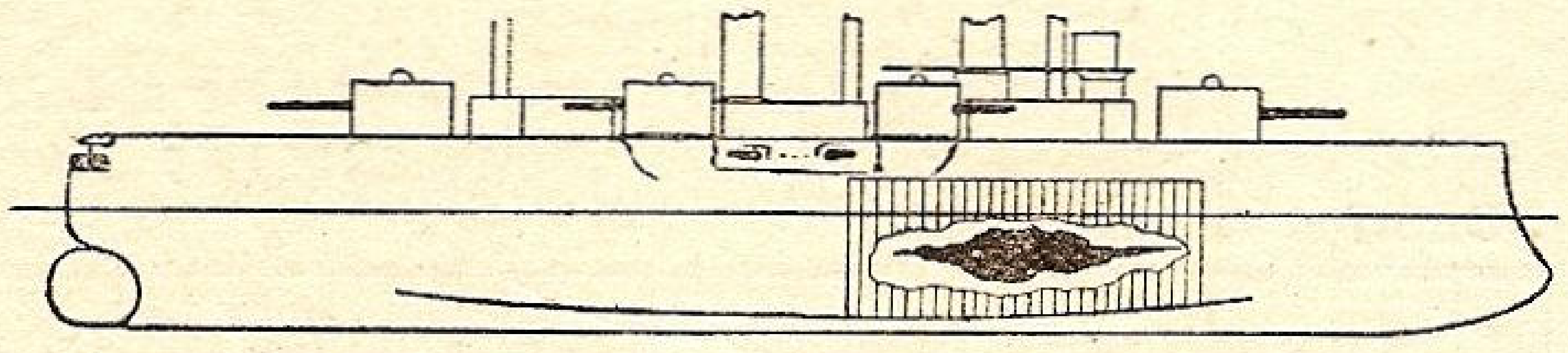
Mintea omenească nu a avut astâmpăr și a rezolvat această problemă născocind arme foarte primejdioase și eftine în acelaș timp, — *minele.*

Mina este o căldare care poate sta ascunsă pe fundul apelor, — *mine de fund,* — sau poate fi ancorată între două ape, — *mine de adâncime,* sau chiar la suprafață, — *mine plutitoare.* In inima căldării stă încărcătura explozibilă, care poate lua foc: la cele de fund, prin închiderea, dela uscat, a unui circuit electric de observatorul sau observatorii de pe mal, în momentul când nava inamică, necunoscând primejdia ce o amenință, s'ar afla deasupra minei.

Acest fel de mine bineînțeles că nu pot fi așezate la adâncimi prea mari, căci ar cere încărcături mari și deci mine greu de mânuit. Incărcătura poate ajunge la 800 kgr. explozibil.

Cu ele se fac baraje de apărarea porturilor spre a evita încălcări dușmane.

— Minele de adâncime se ancorează în mod automat la adâncimi cari variază între 1,50— 3 metri. In momentul când sunt lovite de o navă, mina face explozie *sub cuirasă,* adică în partea vie și mai vulnerabilă, făcând spărturi cari au mers până la 7 metri lungime și 4 lățime, ceea ce determină scufundarea navei, grăbită și de alte explozii interioare sau grave avarii.



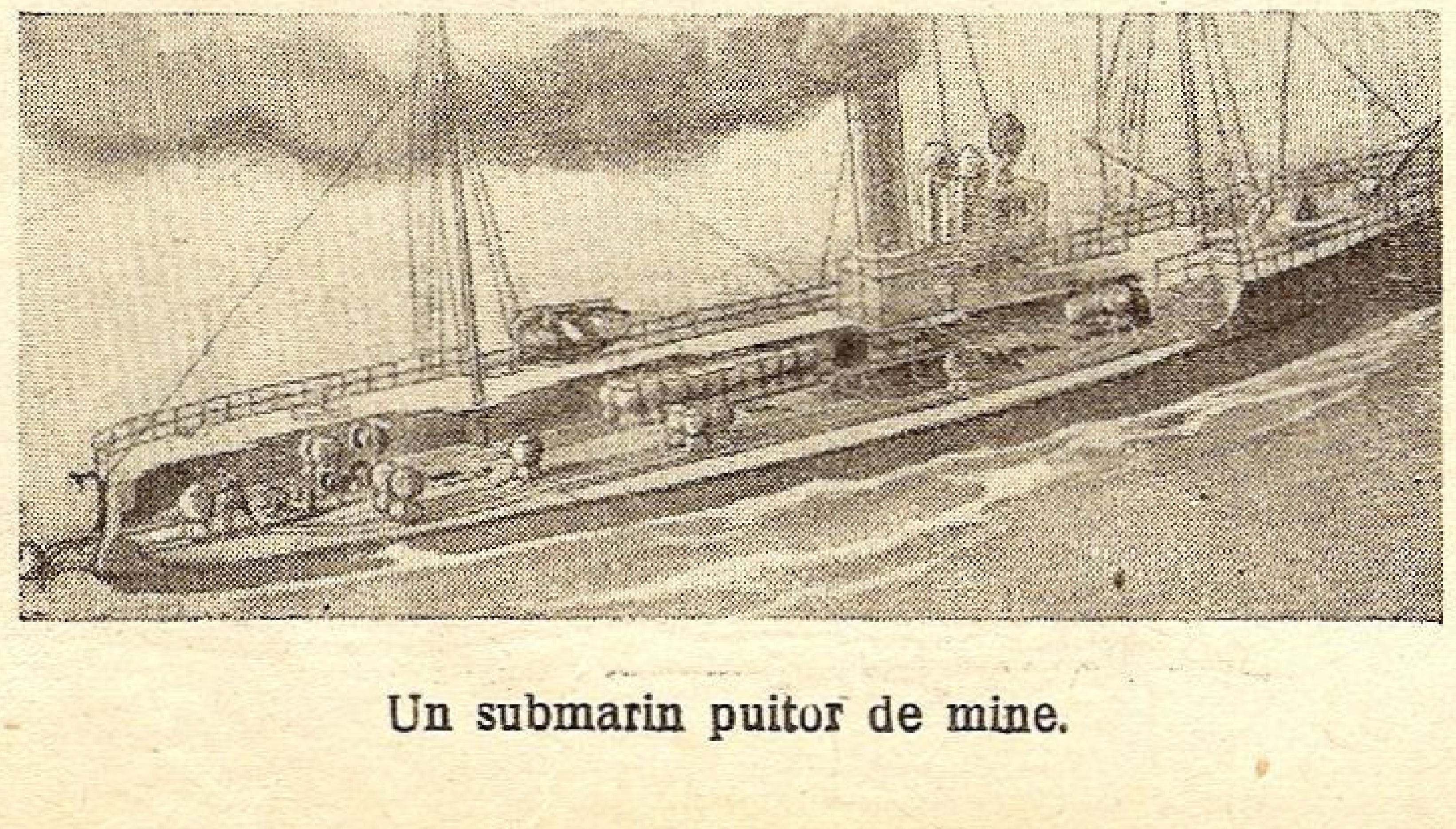
Spărtura provocată de o mină în cuirasatul rus „Sevastopol“.

Minele acestea pot fi așezate atât de cel care-și apără litoralul, cât și de inamic. In jurul Constanței, în timpul războiului de Intregire a Neamului, nu s'au pus mai puțin de 6.000 mine, atât de noi cât și de inamici, — iar în Mediterana, M. Nordului, zeci de mii.

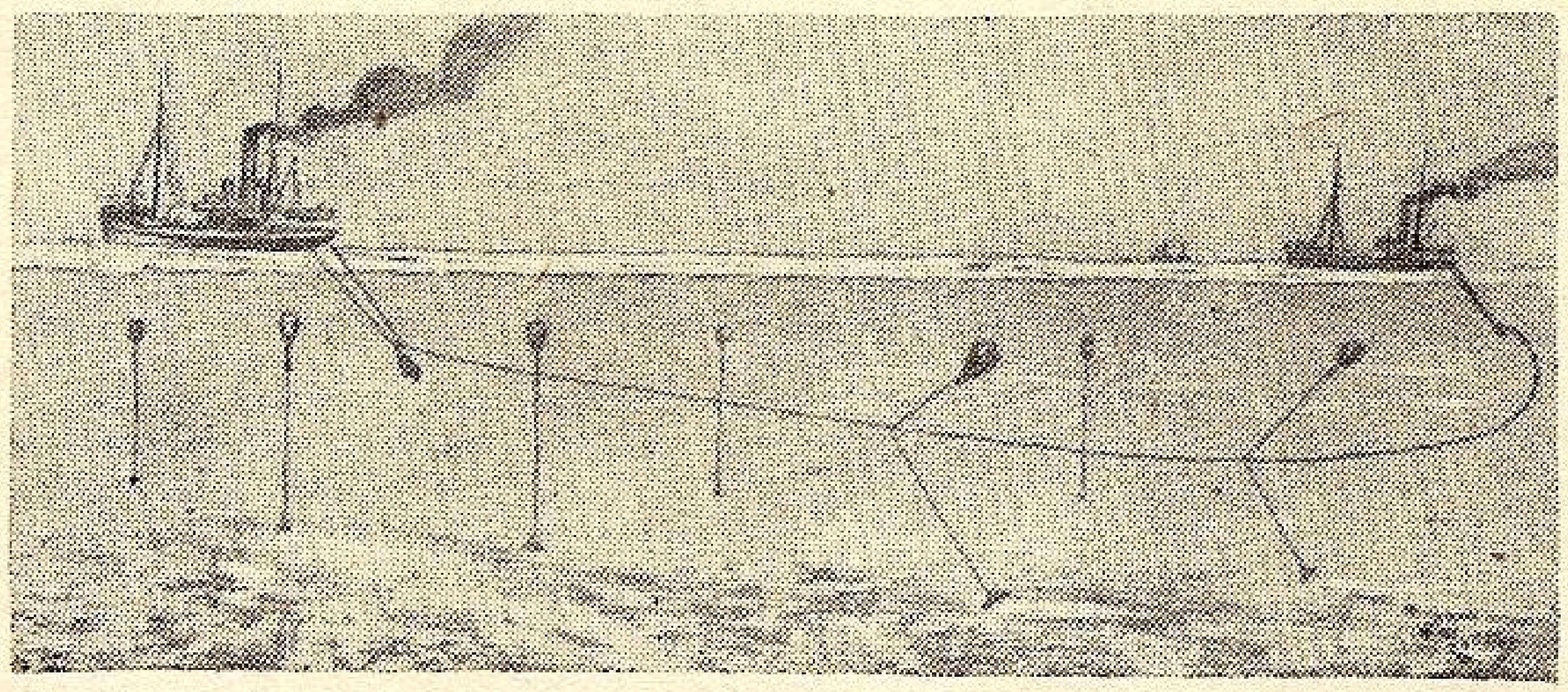
Explozia este provocată.

1. prin isbirea unor țâțe de plumb cari conțin o sticlă cu bicromat de potasă: lichidul se varsă peste electrozii unei pile electrice, dă naștere la un curent care aprinde amorsa și aceasta încărcătura.
2. prin închiderea unui circuit electric al unei baterii electrice active de un pendul care se clatină la isbire.
3. prin închiderea unui circuit electric de un ac magnetic atunci când o masă mare de fier, cum e vaporul, ar trece pe deasupra sau peste mină, — așa zisele mine magnetice.

Așezarea minelor. Apariția acestei arme a dat naștere unui nou tip de nave de suprafață, — nava portmine sau puitoare de mine, — care în ultimul timp poate fi și submarine.



Un submarin puitor de mine.

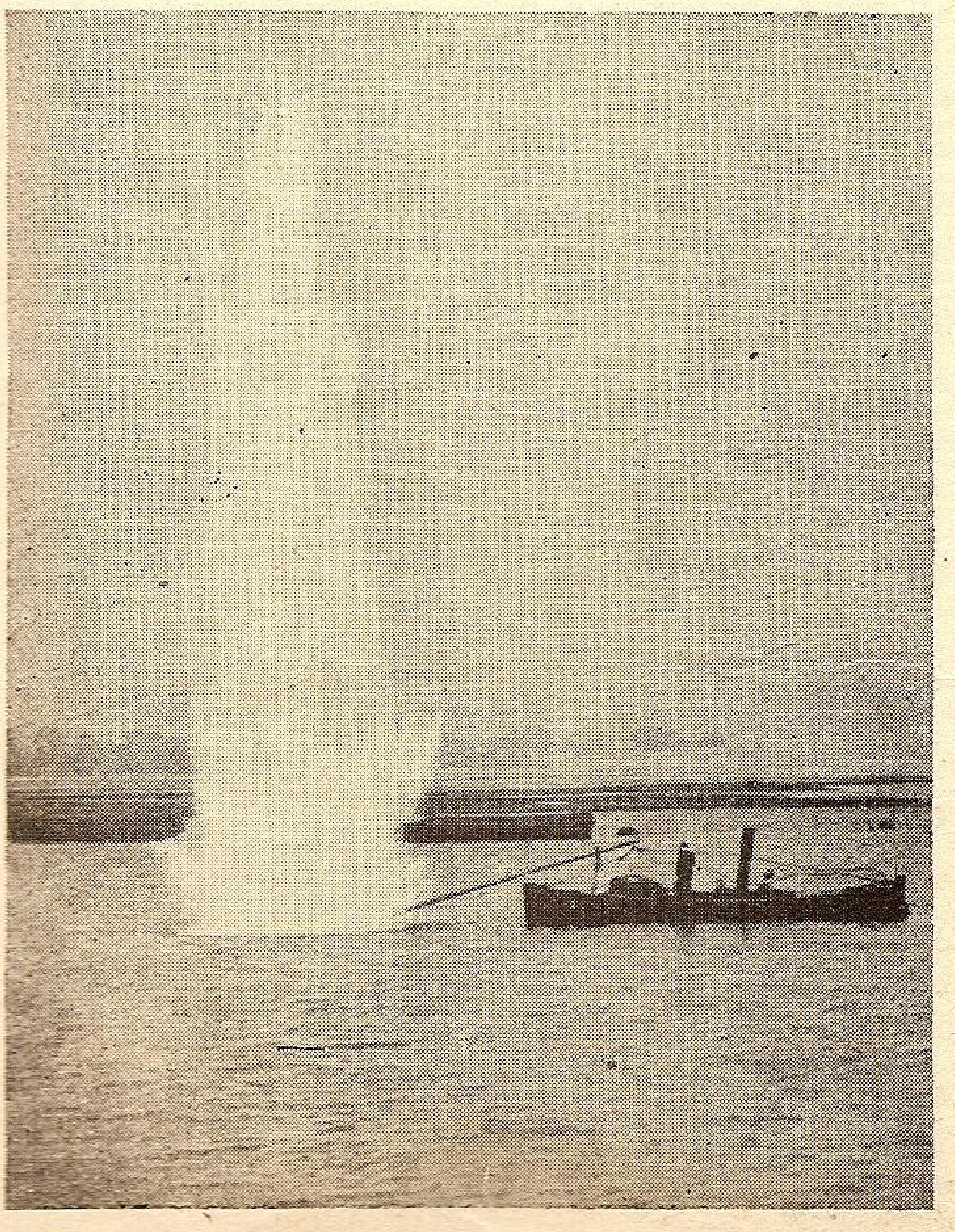


Cum se curăță un câmp de mine prin dragoare.

Minele sunt așezate pe șine și împinse la apă rând pe rând, la intervale regulate de 30 m. și pe linii paralele la aceași distanță. Această distanță este impusă din cauza explozibilului: dacă distanțele ar fi prea mici, explozia unei mine ar provoca explodarea celorlalte *prin simpatie,* din cauza undelor de explozie, vibrațiilor aerului la frecvența de explozie.

Odată la apă, mina plutește, iar cablul care o ține de ancoră se desfășoară de pe fusul așezat pe aceasta din urmă. Fusul are într'o parte o roată dințată, în fața căreia stă un cioc opritor. Acesta e ținut departe de dinții roții de o ghiulea de plumb legată de pârghia ciocului cu o sârmă care are *o lungime egală cu adâncimea la care vrem să se afunde mina.*

Fusul se învârtește, cablul se desfășoară, ancora merge spre fund, până ce ghiuleaua atinge fundul. Sârma atunci se slăbește, ciocul intră între dinți, fusul se oprește și cablul nu se mai desfășoară. Ancora continuându-și mersul până ce atinge și ea fundul, trage după ea mina, care se afundă exact la adâncimea voită.



Explozia unei torpile de scondru.

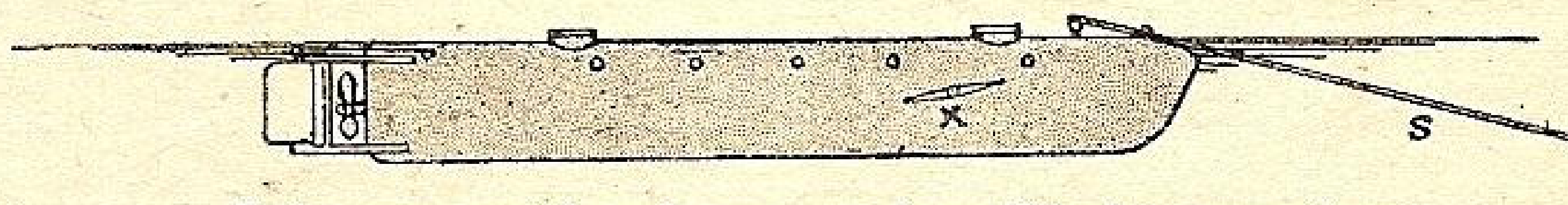
Apărarea contra minelor. Sistemul de apărare prezintă două înfățișări:

1. *Defensivă.* Interiorul navei e împărțit în compartimente etanșe, astfel ca chiar dacă apa a pătruns într'unul ori două din ele, nava să nu se scufunde. Pentru a compensa înclinarea fatală, se introduce voluntar apa în compartimentele din bordul opus. Nava se va afunda puțin, dar nu se va scufunda.

2. *Ofensivă* prin *dragarea minelor.* Așezarea minelor în fața porturilor de către apărător se face după un anumit plan, cunoscut de piloți. Dar pentru a evita minele așezate de inamic, se trimit mai înainte *curățitoarele de mine,* nave ușoare cari nu calcă mult la apă, deci pot trece, nu fără risc, peste câmpul minat, fără a le atinge. Azi acest câmp se descoperă și cu ajutorul avioanelor.

Dragoarele trag după ele un cablu de oțel lung de 50—60 m. care are la cap un corp plutitor de forma unui delfin, botezat *porc.* Acesta e prevăzut cu un puternic clește-foarfece.

Cablu sau cablurile se întind în urma cu niște mustăți și prin greutatea lui fac o burtă în apă. Când întâlnesc cablul ce ține mina ancorată, acesta va aluneca până la porc și e tăiat de foarfece. Mina degajată ese la suprafață și e sau scufundată cu focuri de mitralieră în partea plutitoare, sau se demontează aparatul de aprindere de specialiști.



Schema unei șalupe cu torpilă de scondru.

Munca acestor dragoare e din cele mai greoae și riscate, care cere voluntari, de care nu a dus nici o marină din lume lipsă.

Măsuri preventive. După o convenție internațională minele trebue să fie prevăzute cu un sistem care să blocheze aprinderea, în caz când din cauza furtunei s'ar desprinde din baraj și plutind în voe ar deveni primejdioasă navelor neutre.

S'au întâmplat însă multe nenorociri, aparatul ne funcționând din cauza scoicilor și algelor cari se depun.

Deasemenea beligeranții sunt obligați a anunța ori de câte ori așează un baraj ofensiv sau defensiv, ca navele neutre să nu intre în acea zonă declarată primejdioasă.

TORPILE DE SCONDRU

Minele de care vorbim trebue să aștepte ca navele inamice să dea peste ele. Omul s'a gândit cum ar face ca să se ducă mina spre dușman. Și problema s'a rezolvat foarte simplu:

A așezat mina în vârful unei prăjini de lemn sau oțel, — unui scondru, — scondrii i-a prins de prova unei șalupe, ușor înclinați ca lovitura să fie sub apă și... pe furiș a pornit cu toată viteza spre inamic.

Acestea sunt *torpilele de scondru.*

Cu asemenea sistem la 1877, trei șalupe românești, — una din ele *„Rândunica“*, — au atacat monitoarele turcești dela Măcin, scufundând unul din ele. La bord era și locotenentul Murgescu Ioan, ajuns mai târziu amiral și comandantul marinei. Azi noua navă portmine lansată anul trecut în șantierele din Galați, îi poartă numele.

In numărul viitor vom vorbi despre *torpilele automobile.*

CRONICA EVENIMENTELOR
(1 Ianuarie — 22 Februarie)

Dacă în intervalul acesta nu a avut loc nici o ciocnire navală după cea dela Montevideo, — redăm totuşi schema cinematografică a fazelor luptei cari sintetizează cele spuse în numărul trecut.

Efectul submarinelor pare a se fi micşorat din ce în ce pe de o parte din cauza măsurilor luate de aliaţi, în special armarea cu tunuri a tuturor navelor de comerţ, pe de alta din cauza greutăţii de a înlocui, nu atât materialul, — submarinele, — cât personalul specialist şi cu moralul ridicat.

Victime au fost şi în acest interval, dar numărul lor a scăzut simţitor. In schimb au fost scufundate atât submarine germane, cât şi trei submarine engleze *Seahorse, Undine* şi *Starfire*. Acestea sunt primele submarine britanice cari cad victime. Toate trei s'au remarcat dela începutul războiului prin acţiuni răsunătoare, de care s'a vorbit în cronicile trecute. Ele aveau de împlinit o misiune foarte grea. Echipajele au fost făcute prizoniere.

AVIAŢIA

Dacă acţiunea submarinelor a scăzut, în schimb germanii au sporit atacurile aeriene contra navelor izolate, a convoiurilor şi chiar a farurilor flotante. Atacurile se dau atât cu bombe, cât mai ales cu focuri de mitralieră dela mică înălţime.

Avioanele engleze au reuşit să descopere şi scufunde câte un submarin german la 30 Ianuarie, 8 şi 16 Februarie.

Sborurile de rucunoaştere atât deasupra coastei de Răsărit a Angliei, cât şi deasupra Germaniei au fost destul de intense.

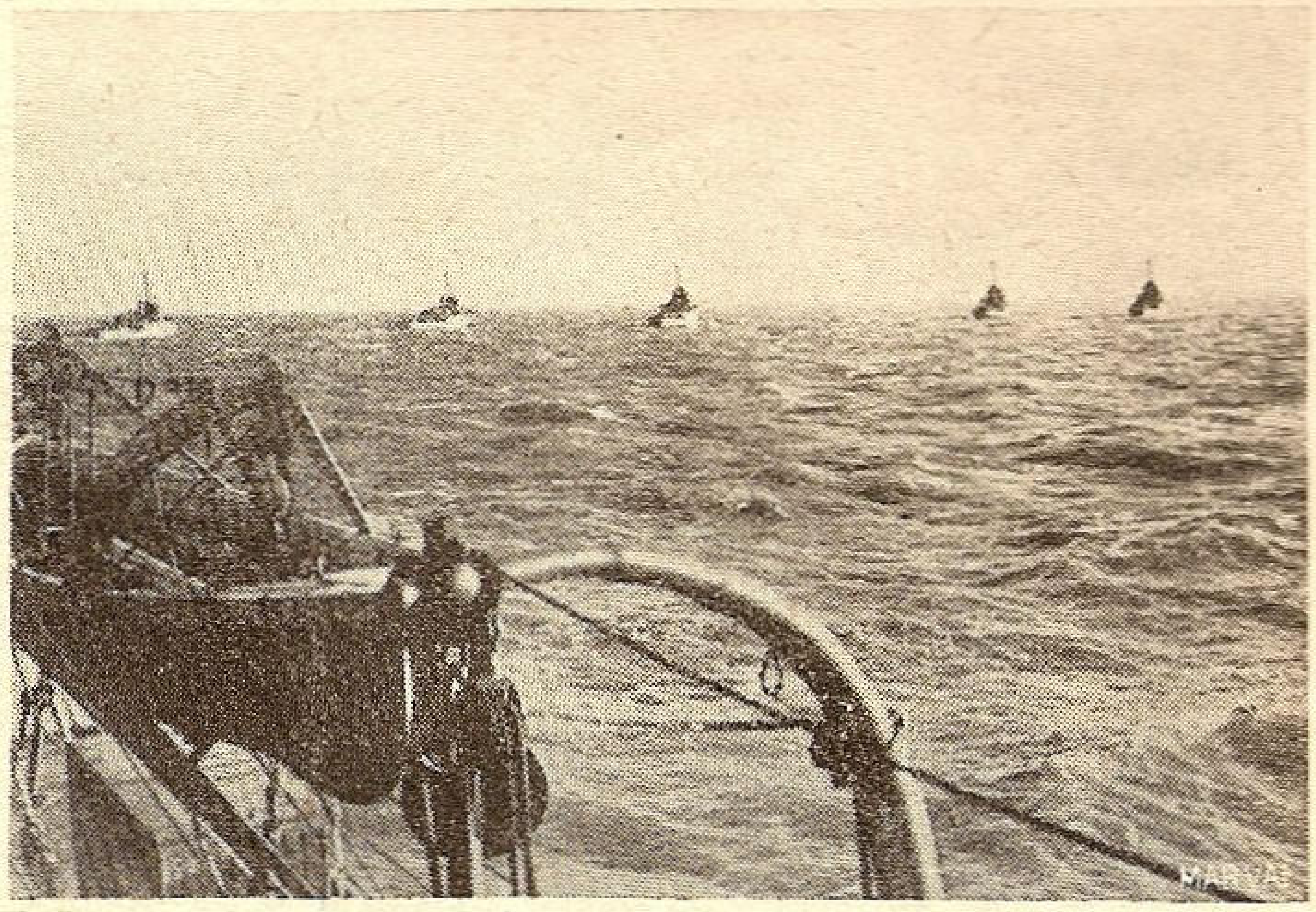
DIPLOMATICE

Cazurile Asama-Maru şi Altmark

Dacă în celelalte ramuri războiul îşi urmează cursul lui, două evenimente mai de seamă au turburat atmosfera neutrală.

Unul este cazul vaporului japonez ASAMA MARU, depe care un distrugător englez a debarcat mai mulţi pasageri de naţionalitate germană şi apţi a face serviciul militar.

Japonia a protestat, invocând că numai dacă acei germani ar fi făcut parte din forţe armate, puteau fi ridicaţi. Ca măsură de precauţie, s'a interzis vapoarelor japoneze de a mai îmbarca supuşi germani.



Un grup de nave cari draghează minele.

Rezultatul discuţiilor a fost înapoierea în Japonia a celor făcuţi prizonieri.

Al doilea caz e încă pendinte. E cazul navei germane ALTMARK, care însoţise în Atlantic cuirasatul german GRAF VON SPEE şi pe care se aflau echipajele depe cele 7 vapoare engleze scufundate de acest cuirasat.

ALTMARK reuşise să ajungă în oceanul îngheţat şi de aci, imitând manevra lui BREMEN, să continue drumul spre Germania prin apele teritoriale norvegiene, sigur că nu va fi atacat de englezi.

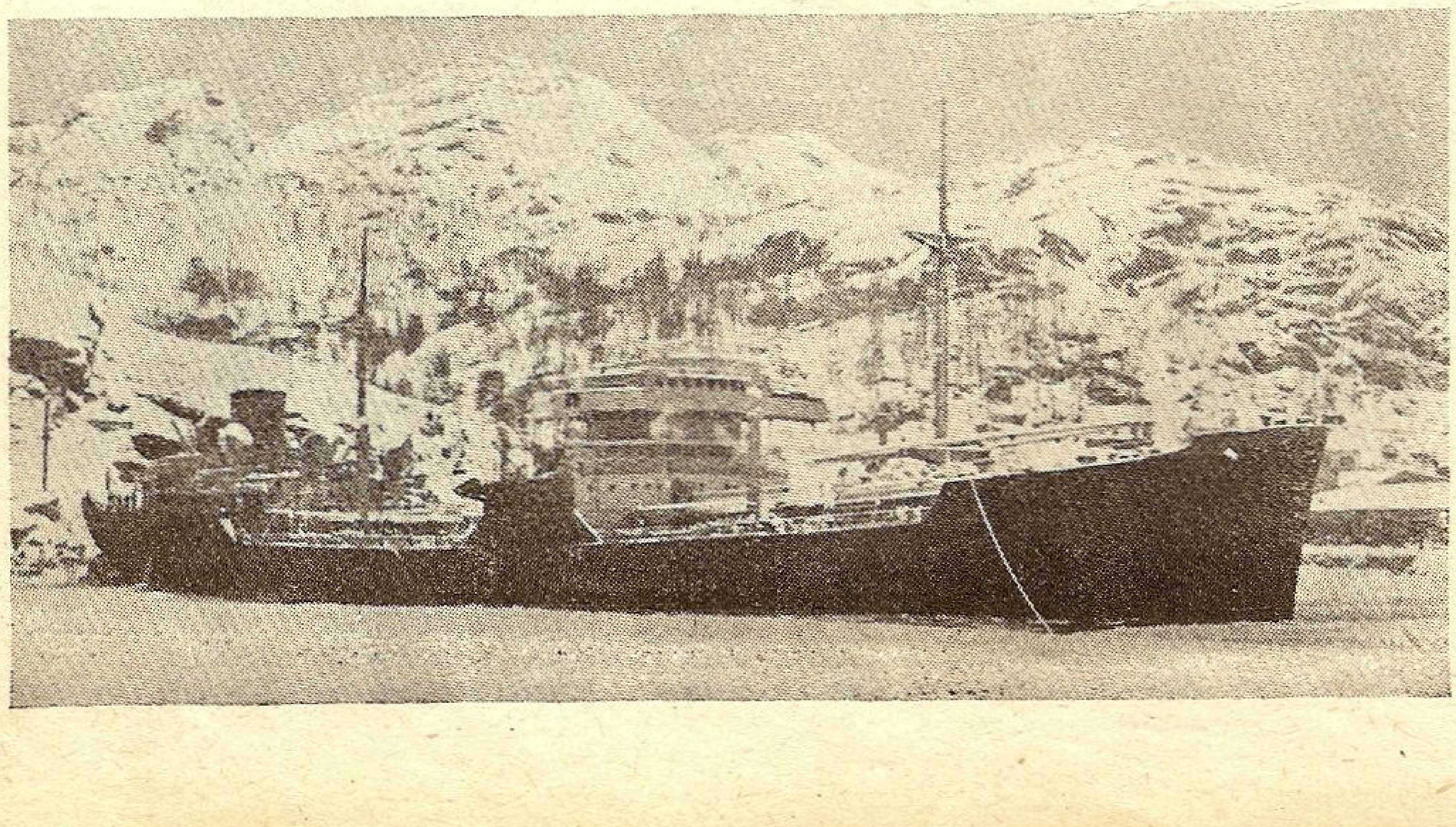
Vaporul acesta era trecut în lista navelor ca vas armat. Reţinut la Bergen spre examinare, norvegienii nu găsesc nimic suspect, deşi fusese înştiinţaţi că la bord sunt prizonieri englezi, cari ar fi trebuit debarcaţi şi internaţi. Prizonierii erau ascunşi în fundul calelor, şi cu tot sgomotul ce l-au făcut, nu au fost auziţi de comisia cercetătoare.

Problema era gravă din două puncte de vedere:

1. vasele britanice nu puteau ataca în apele teritoriale norvegiene.
2. un bombardament urmat de scufundarea navei ar fi primejduit şi viaţa prizonierilor cari trebuiau salvaţi.

Dilema a fost rezolvată de amiralitatea britanică: odată ce autoritatea norvegiană nu a găsit prizonierii, înseamnează că nu e destul de vigilentă, deci navele engleze pot interveni chiar în apele teritoriale.

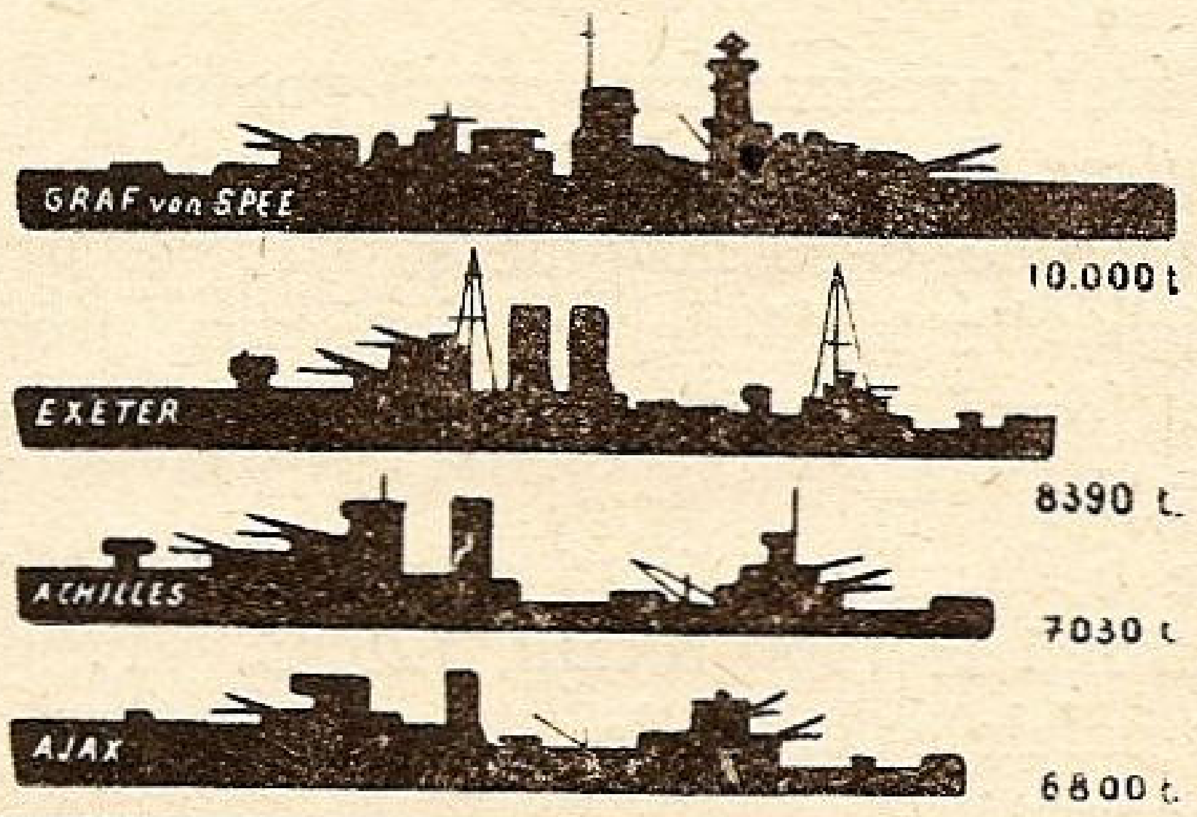
Iar spre a evita bombardarea, distrugătorul englez „COSACK" a trecut la .... abordaj, ca pe vremea lui

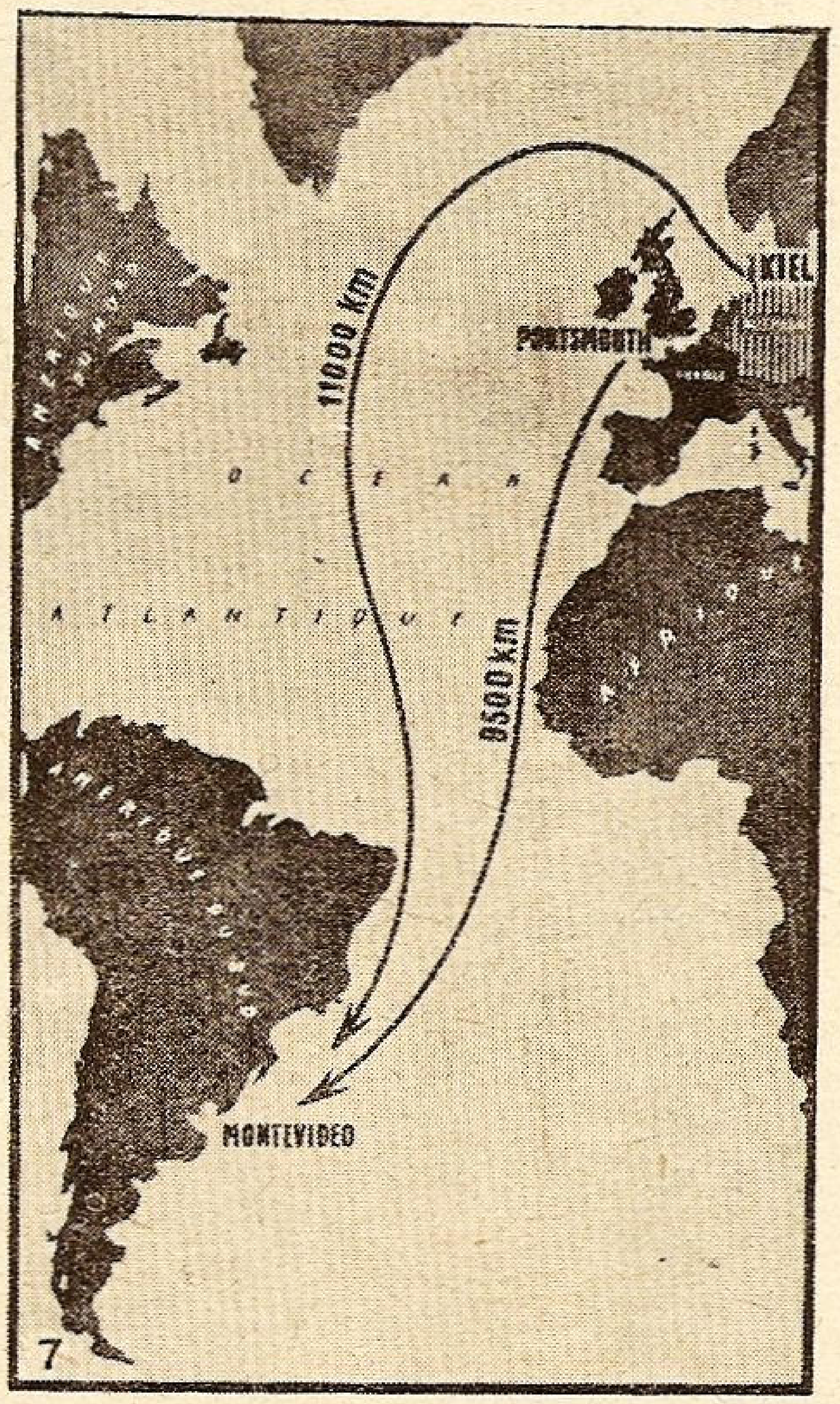


Vaporul german „Altmark" pus cu pupa pe uscat după ce a fost abordat de distrugătorul englez „Cosack".

TRAGEDIA LUI „GRAF VON SPEE“

1. Vaporul francez «Formose» se îndreaptă spre Montevideo.
2. Cuirasatul german «Graf von Spee» îl urmăreşte.
3. Crucişetoarele engleze înştiinţate atacă cuirasatul.
4. Lupta e în toi.
5. «Exeter» greu încercat se retrage.
6. «Graf von Spee» atins în mai multe părţi, se refugiază spre Montevideo.
7. Locul unde s'a dat lupta.


GRAF von SPEE
10.000 t
EXETER
8390 t
ACHILLES
7030 t
AJAX
6800 t

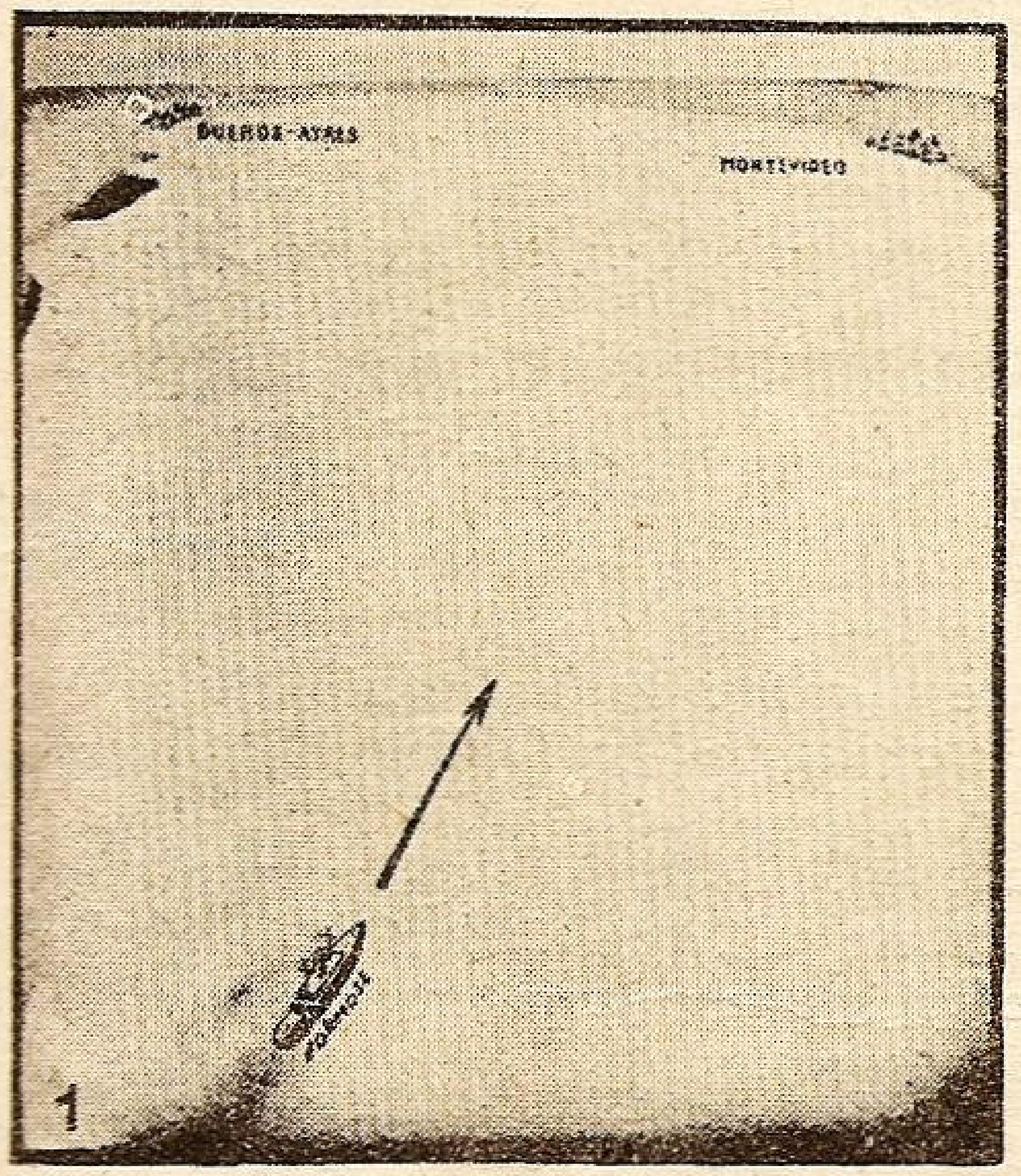

KIEL
PORTSMOUTH
11000 km
8500 km
OCEAN
ATLANTIQUE
AFRIQUE
AMERIQUE DU SUD
MONTEVIDEO

7

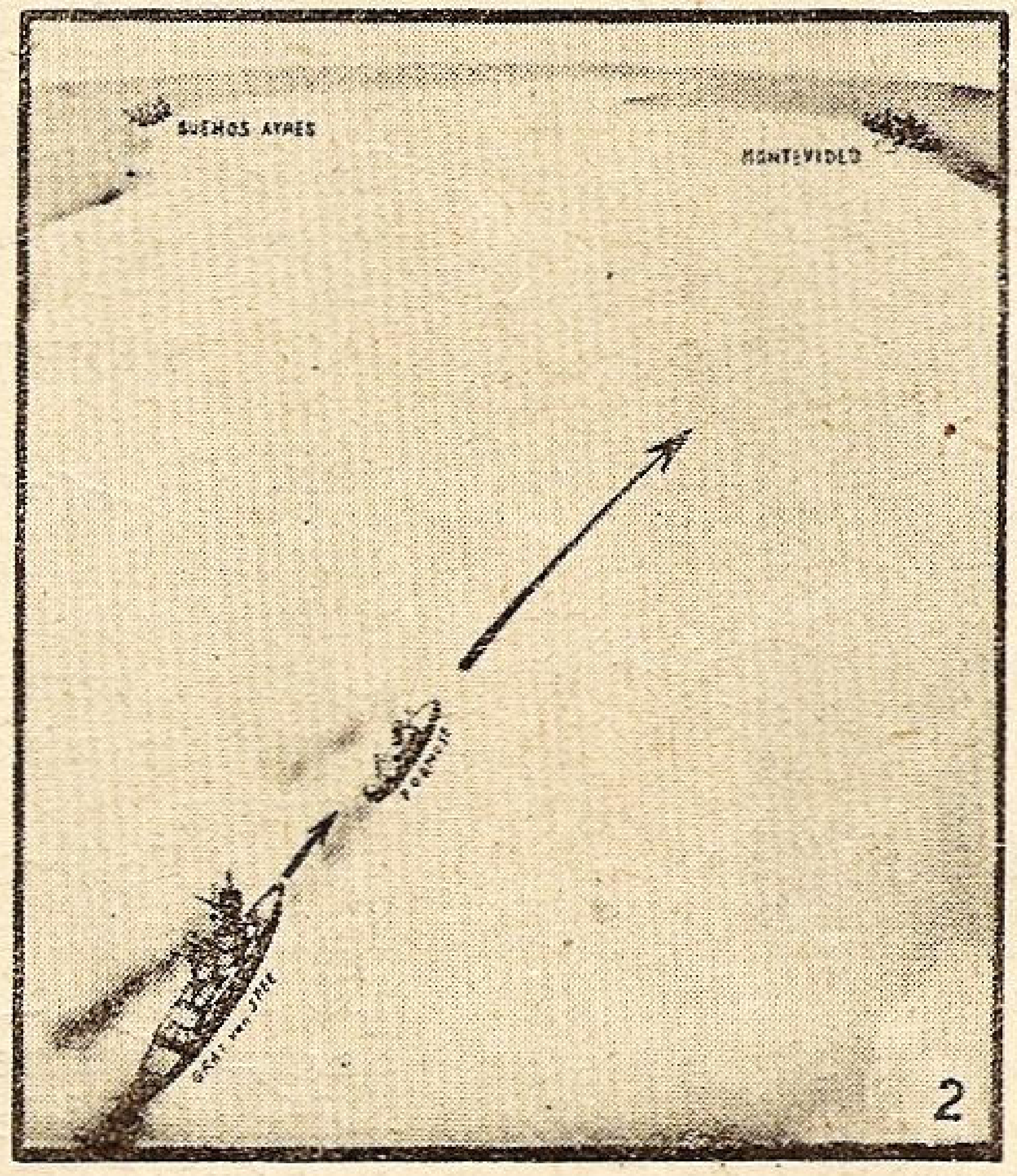
La 13 Decembrie 1939, pe coastele Uruguay-ului, la 11.000 km. de coastele germane, trei crucişetoare britanice „Exeter“, „Ajax“ şi „Achiles“ au dat o crâncenă luptă cu cuirasatul german „Graf von Spee“, care greu avariat s'a retras la Montevideo.

Neputând sta aci mai mult de 48 ore şi spre a nu cădea învins de navele franco-britanice care-l aşteptau însă în afara apelor uruguene, s'a scufundat singur în rada portului, iar comandantul, după ce şi-a văzut echipajul debarcat la uscat, s'a sinucis.

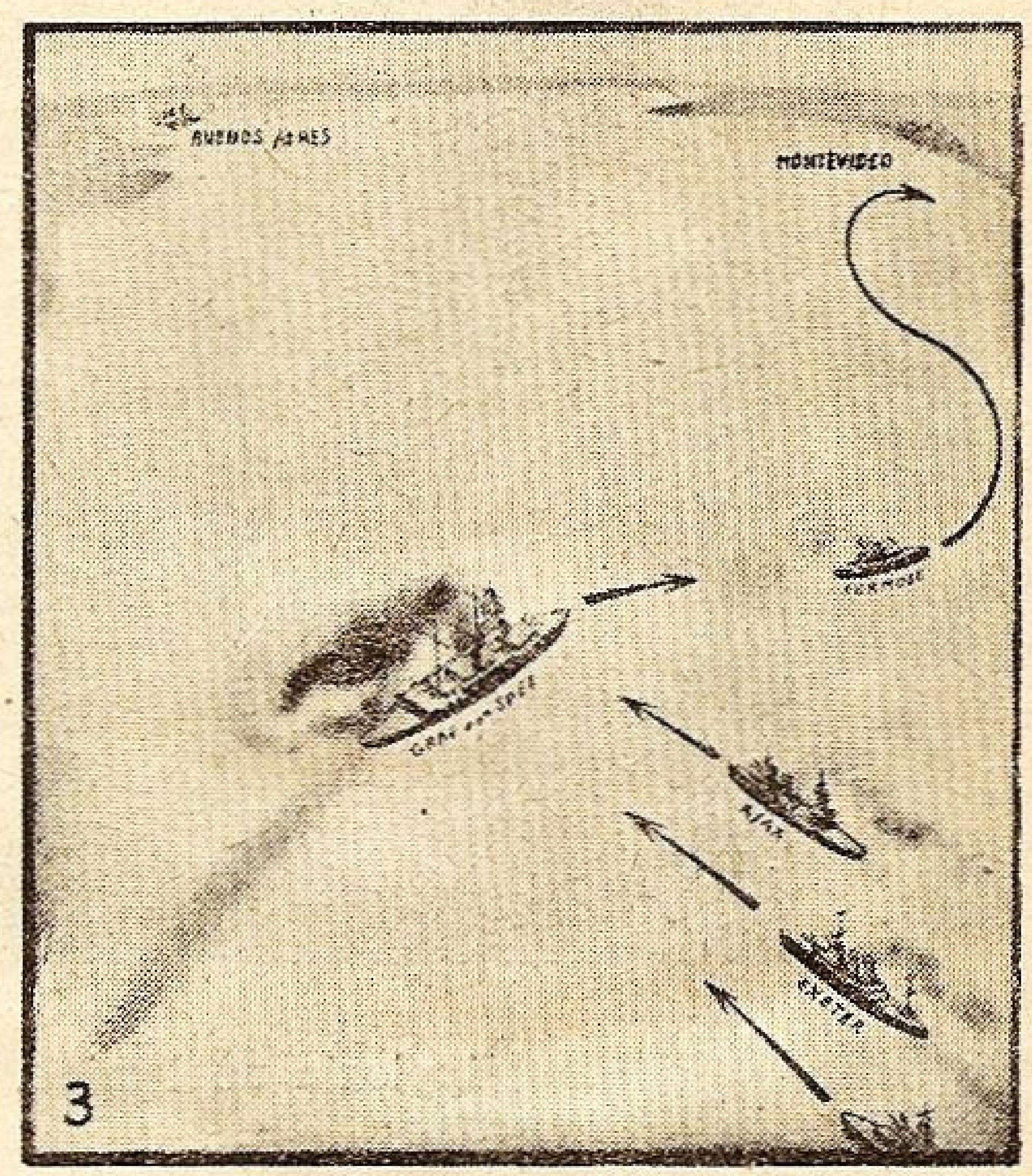
G. D. HARALAMBIAD


BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
FORMOSE

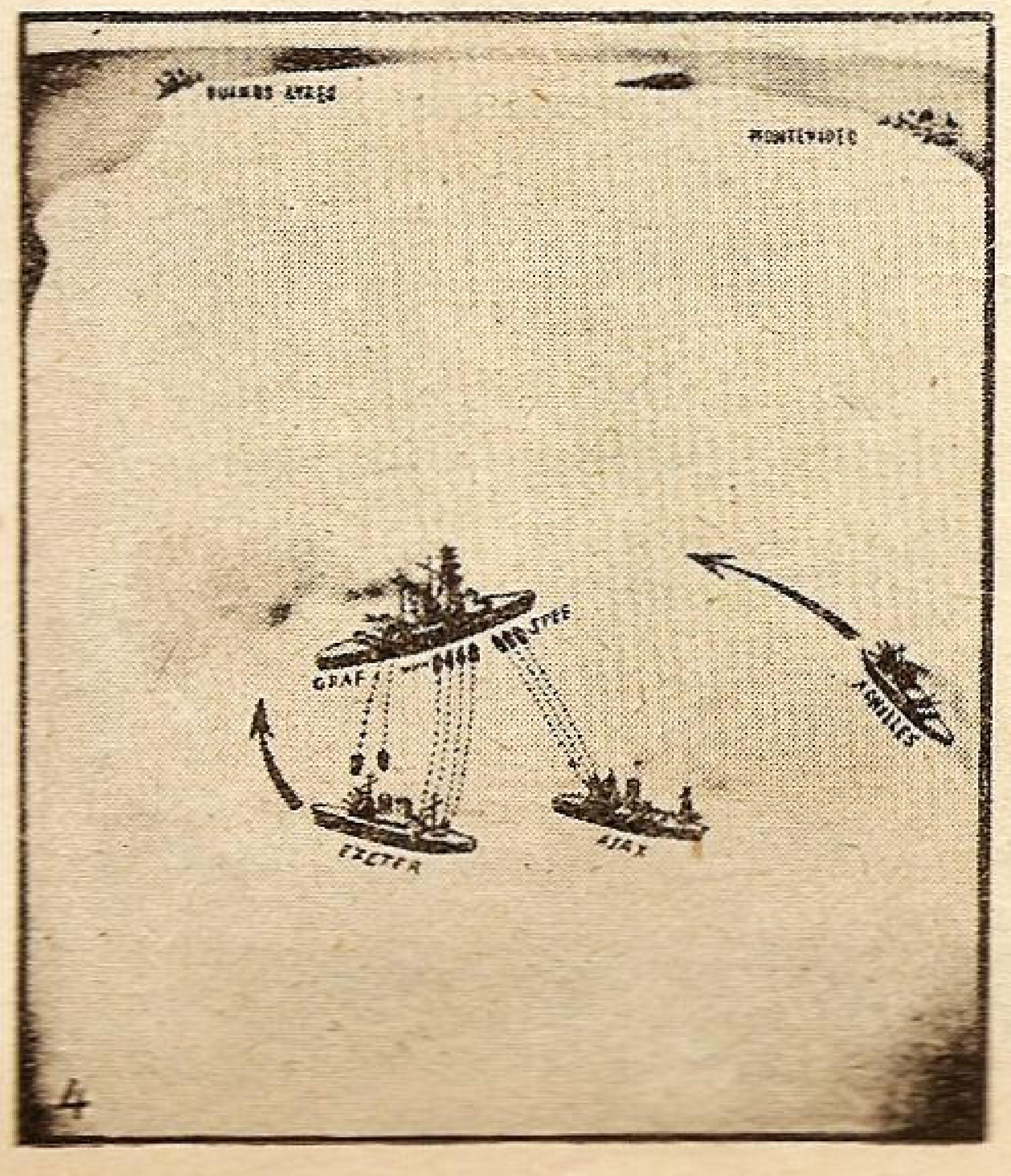
1


BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
FORMOSE
GRAF von SPEE

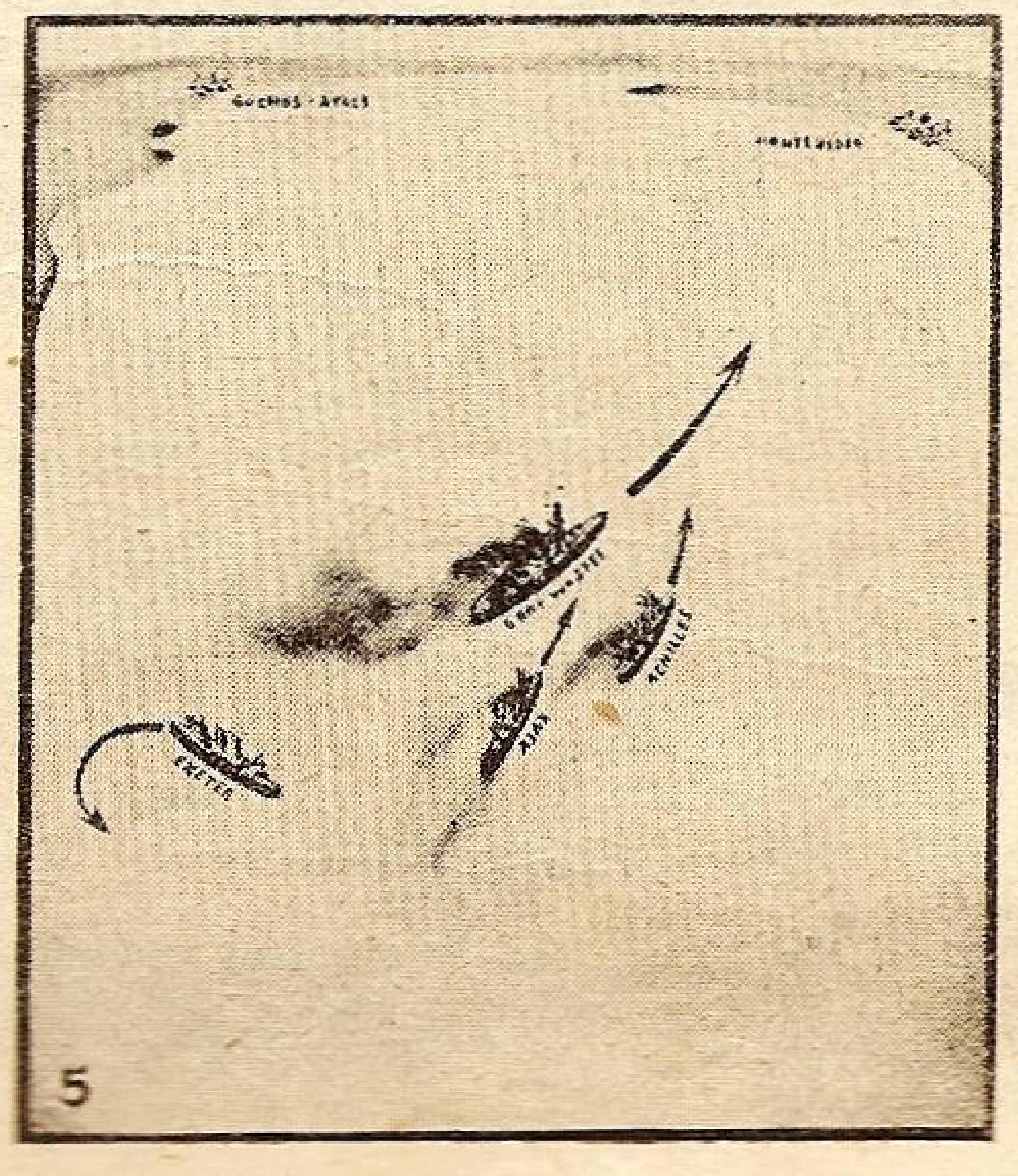
2


BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
FORMOSE
GRAF von SPEE
AJAX
EXETER

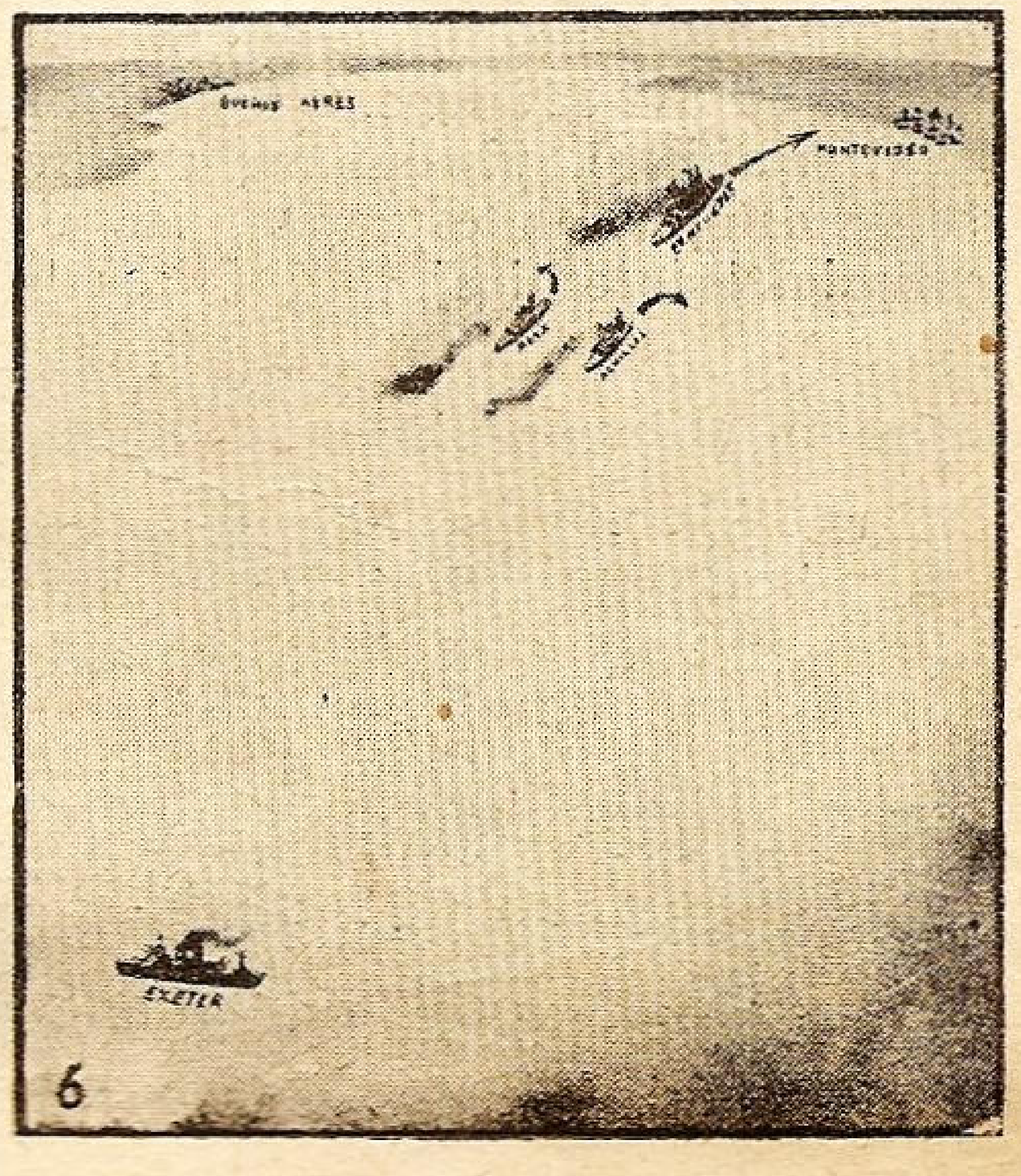
3


BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
GRAF von SPEE
EXETER
AJAX
ACHILLES

4


BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
GRAF von SPEE
EXETER
AJAX
ACHILLES

5


BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
GRAF von SPEE
AJAX
ACHILLES
EXETER

6

Nelson. ALTMARK, încercând să pinteneze pe atacator, s'a pus cu pupa pe uscat şi s'a imobilizat. Imediat după abordaj, marinarii englezi urcă pe punte, o scurtă încăerare, cu 5 germani şi 7 englezi morţi, a urmat după care cei 400 prizonieri au fost trecuţi pe COSACK şi repatriaţi.

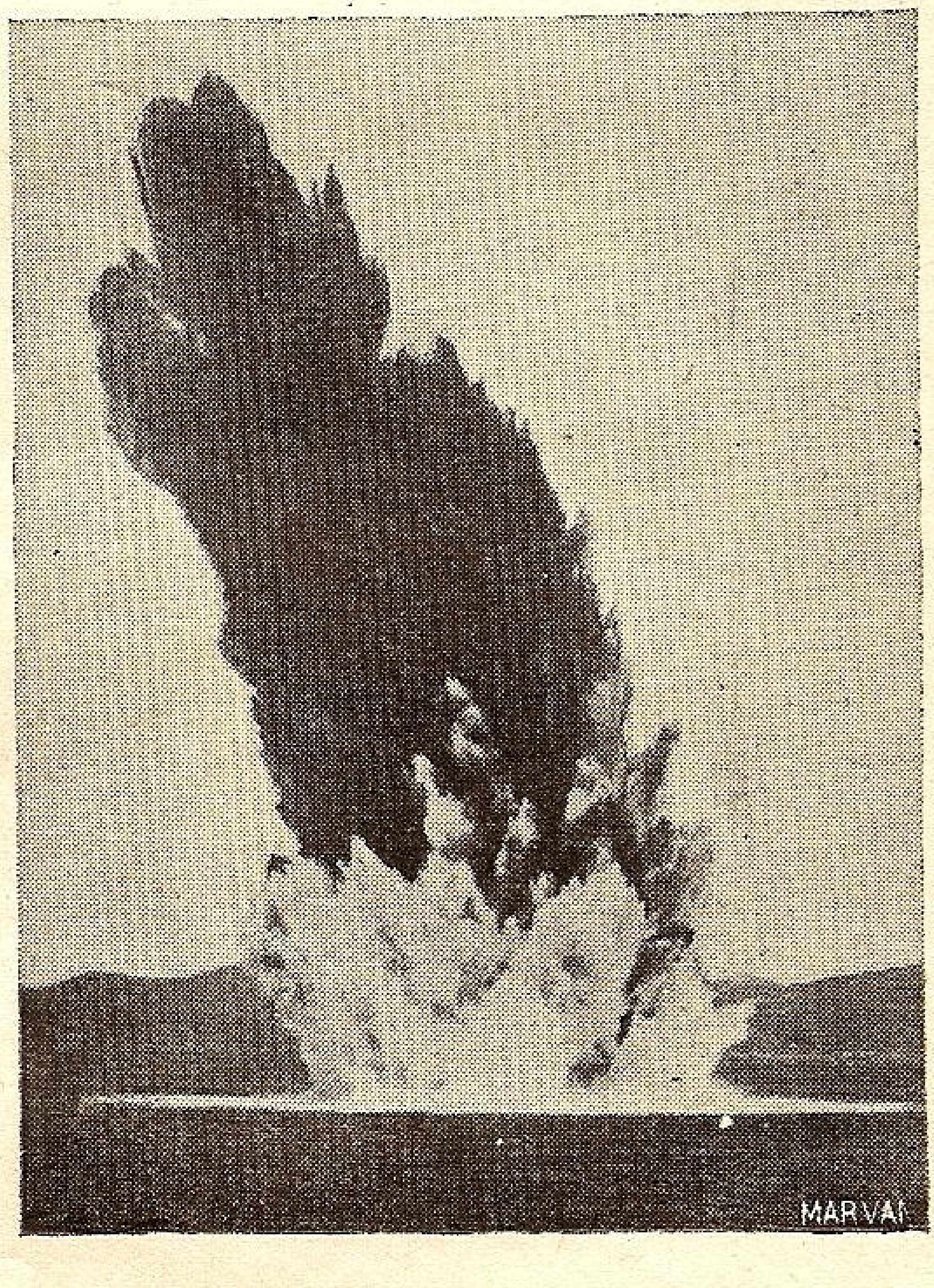
Protestele bineînţeles au curs din toate părţile: germanii şi norvegienii, că s'a încălcat neutralitatea Norvegiei; englezii acuză guvernul norvegian că nu şi-a apărat propria neutralitate. Se pare că se va apela la o curte arbitrală.

Manevra comandantului englez, ca cu cele mai mici pierderi să salveze pe prizonieri, este demnă de admirat.

SITUAŢIE GENERALĂ

Dela începutul războiului şi până la 1 Martie, din 10.792 de nave cari au navigat în convoi nu s'au pierdut de cât 25, iar din 1075 nave neutre, numai 2. Proporţia ar fi deci un vas scufundat la 430 scăpate.

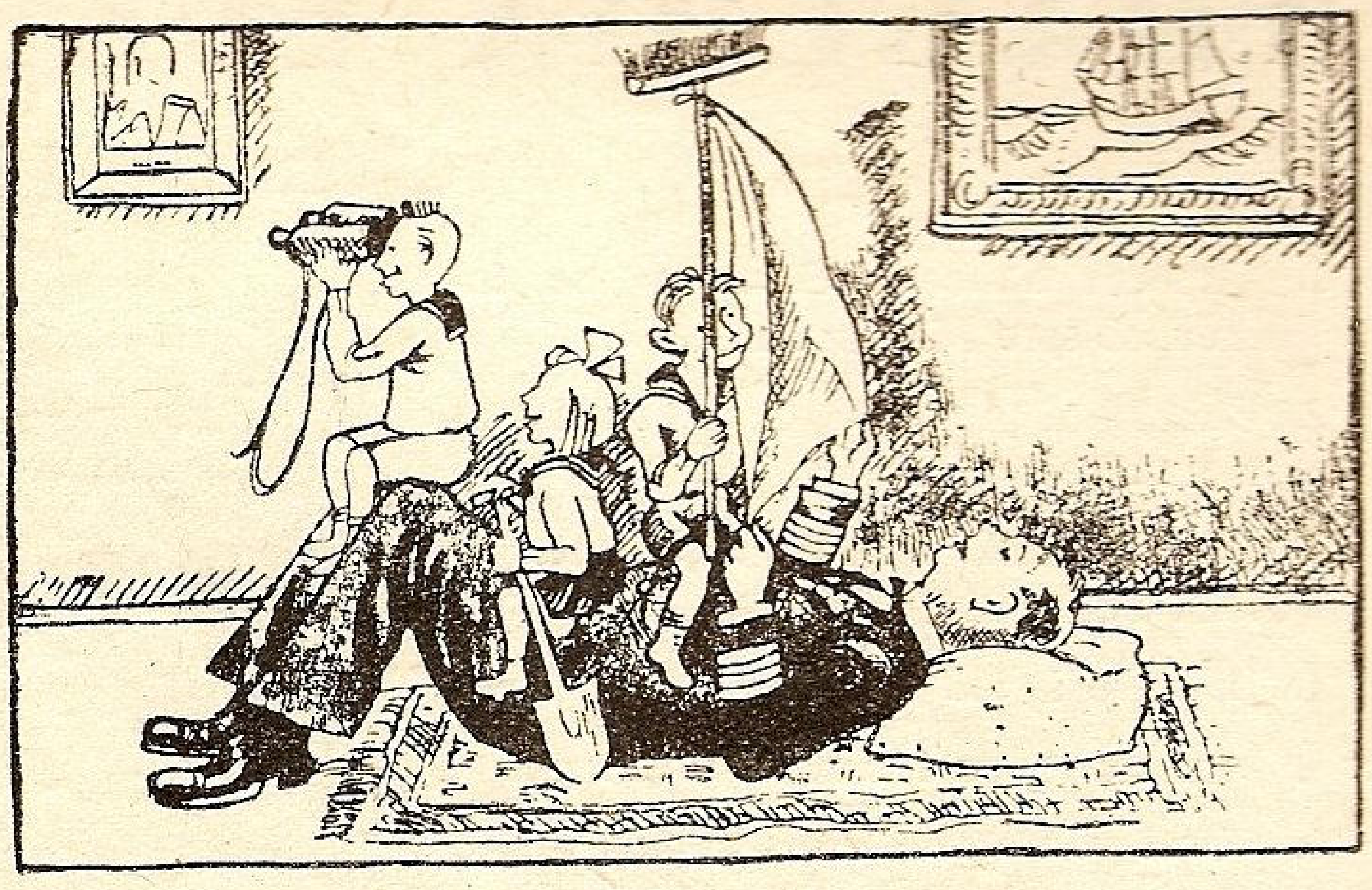
In schimb numărul de nave pierdute, dar care nu navigau în convoi e cu mult mai mare: 143 britanice cu 505.998 tone, 14 franceze cu 76.689 tone, 117 neutre cu 342.357 tone.



Explozia unei mine.

Germanii au pierdut multe nave de comerţ, parte scufundate, parte capturate, iar altele scufundate de propriul lodr echipaj.

CRONICAR



Comandantul în mijlocul familiei. *(Morski Sgovor)*

NAVA - POMPIER

Portul Bâle a fost înzestrat cu o navă-pompier, construită de casa *Sulzer Freres* la *Winterthur.*

Are 21,4 m. lungime, 3,80 lărgime şi 1,10 m. pescaj.

Corpul este făcut din tablă de oţel de 5 mm. grosime.

Etrava este în formă de pinten pentru a servi şi ca spărgător de ghiaţă.

Are 2 motoare Sulzer în 2 timpi cu pistoane în opoziţie; fiecare desvoltă la 1500 rotaţii, 125 C. V.

Elicile sunt cu palele orientabile şi sunt acţionate prin reductoare cu angrenaj.

Are 2 pompe de incendiu auto-aspirante (pompe centrifuge Sulzer). In paralel pot debita 7.200 litri/minut la o înălţime de 150 metri. Astfel poate concura la stinsul focurilor ce s'ar ivi pe înaltele maluri ale Rinului.

RĂZBOIUL MINELOR ACUM 20 ANI

Revista *Motor Boat* din Decemvrie 1939 publică un articol din care rezultă cifre interesante referitoare la războiul minelor 1914—1918.

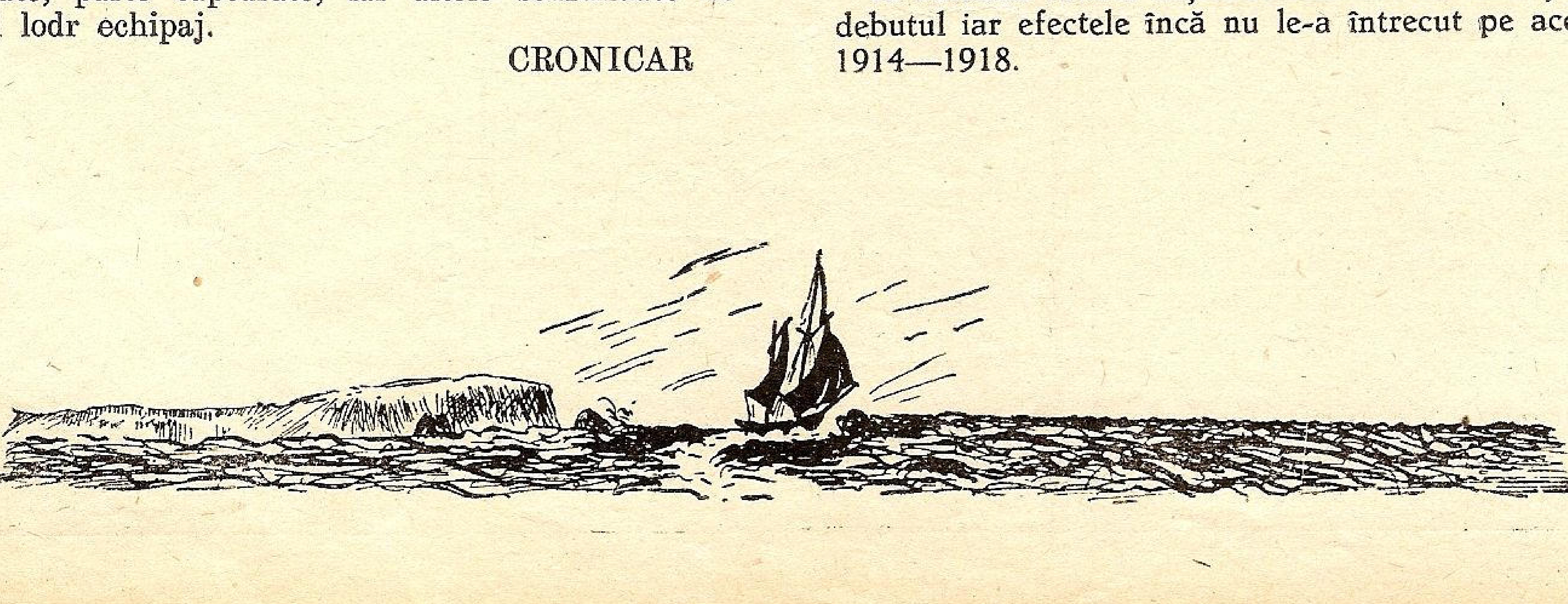
Minele germane au cauzat scufundarea a 259 nave de comerţ iar minele engleze au scufundat 42 submarine germane.

Intre *Folkestone* şi *Gris-Nez,* englezii aveau un baraj de 9500 mine ancorate pe 20 de rânduri, la intervale de 138 m. şi la o adâncime care permitea trecerea navelor de suprafaţă pe deasupra.

Intre insulele Shetland şi Norvegia, englezii făcuseră un baraj de 70.000 mine, care dacă nu se încheia armistiţiul ar fi ajuns la 120.000 mine.

Deasemenea şi submarinele germane, lansaseră circa 11.000 mine în total.

In actualul războiu acţiunea minelor de abia şi-a făcut debutul iar efectele încă nu le-a întrecut pe acelea din 1914—1918.



Zilele trecute însă au fost puşi la o probă reală: Vasul italian „Arabia" s'a pus pe uscat,—pe vânt tare, valuri mari şi ceaţă,—ceva mai la nord de Constanţa.

Căpitănia portului, înştiinţată de vigilenţii noştri grăniceri, a înştiinţat staţia de salvare.

Peste un sfert de oră, una din cele două şalupe de salvare,—în curând vor fi cinci,—a luat largul, cu toată marea demontată şi a fost la locul sinistrului.

Acest lucru a stârnit admiraţia comandantului italian, care a adus înscris următoarea mulţumire:

In numele **Societăţii Armatoare Lloyd Triestino**, *al echipajului meu şi al meu personal, îmi fac plăcerea de a confirma via recunoştinţă pentru Căpitanul de vas, Maestrul Văleanu, şi echipajul său, pentrucă în ziua de 11 Ianuarie, sfidând orice pericol care ar fi putut surveni din cauza timpului prea rău şi a redusei vizibilităţi, a acostat această navă pusă pe uscat, cu înaltul scop umanitar de a se interesa de o eventuală salvare a echipajului meu.*

Din fericire nu a fost cazul, dar a fost la fel de preţios ajutorul dat, de mai multe ori, pentru a pune nava în comunicaţie cu uscatul, operaţie imposibilă altfel.

Căpitanul **„Albatrosului"**, *împreună cu echipajul său, a dovedit în această împrejurare valorosul curaj marinăresc şi spirit altruist, aducând prin aceasta o adevărată contribuţie foarte plăcutei cauze, care este actuala prietenie frăţească dintre marinele naţiunilor noastre.*

Cu cea mai vie recunoştinţă, vă rog a primi expresiunea celei mai înalte stime.

Cu devotament,
G. PIERANI
Comandant M/N „ARABIA"

Iar căpitănia portului Constanţa trimite Soc „Salvamar" următoarea adresă:

Cu această ocazie ţinem să vă relevăm gradul de pregătire la care a ajuns acestă staţie, pregătire care fără să exagerăm, a uimit şi pe străinii cari au un trecut marinăresc

In cazul vasului **„Arabia"**, *Staţiunea de Salvare Constanţa a dat o dovadă că se poate conta pe serviciile ei oricând şi pe orice vreme. După douăzeci de minute dela darea ordinului de eşire în mare, şalupa* **„Albatros"** *se găsea în mare. Este un record.*

Condiţiunile de vizibilitate şi marea montată, nu au contat în misiunea la care, Şeful staţiei şi echipajul au fost trimişi.

M'am simţit foarte mândru când Comandantul vasului **„Arabia"**, *fost Comandant pe transatlanticul* **„Roma"**, *şi cei doi ingineri veniţi în mod special din Italia, şi-au manifestat uimirea şi admiraţia pentru Staţiunea de Salvare Constanţa.*

In cuvinte foarte măgulitoare şi-au exprimat rerecunoştinţa pentru larga ospitalitate ce au găsit-o pe coasta românească.

Căpitanul Portului Constanţa,
Lt. C-dor D. Niculescu

Onoare marinarilor noştri, admiraţi de străini şi în această îndeletnicire, nouă, întrucât Societatea nu are decât câţiva ani de existenţă, iar şalupele existente sunt numai trei.

*

Pe lângă eroismul echipajelor dela *Salvamar*, nici ceilalţi marinari dela Serviciul Porturilor Maritime Constanţa nu s'au lăsat mai prejos, ci au ajutat la scoaterea de pe uscat a motonavei Arabia, care era eşuată pe fund stâncos de 6 m.

Comandantul s'a simţit obligat a adresa d-lui inginer Chiriac, directorul S. P. M. C. următoarea scrisoare:

Sunt foarte bucuros de a vă exprima D-voastră în numele societăţii „Armatrice Lloyd Triestin" — şi al meu personal, cea mai vie recunoştinţă, pentru concursul real şi cu totul umanitar pe care l-am primit, în chip statornic, din primul moment al eşuării.

Dispoziţiunile luate de D-voastră şi concursul plin de bunăvoinţă al excelenţilor colaboratori ai D-voastră: ca emeritul Ing. Popescu-Dorin; *bravul căpitan* Popescu P., *şeful remorcherelor; d-nul* Dicu Gh. *şef mecanic şi căpitanii remorcherului Tomis, d-nii* Mircea Roşu, Anuşca Aurel *şi* Buiuc V., *cu personalul lor, — au fost de un nepreţuit ajutor şi din punct de vedere moral, pentrucă au arătat cordiala amiciţie care există între poporul vostru şi al nostru.*

Vă rog să primiţi, Domnule Director, mulţumirile mele cele mai vii şi expresia celei mai înalte stime.

(ss) G. Pierani, *comandantul m/n „Arabia"*

INTREPRINDERILE METALURGICE

DUMITRU VOINA S. A. R.

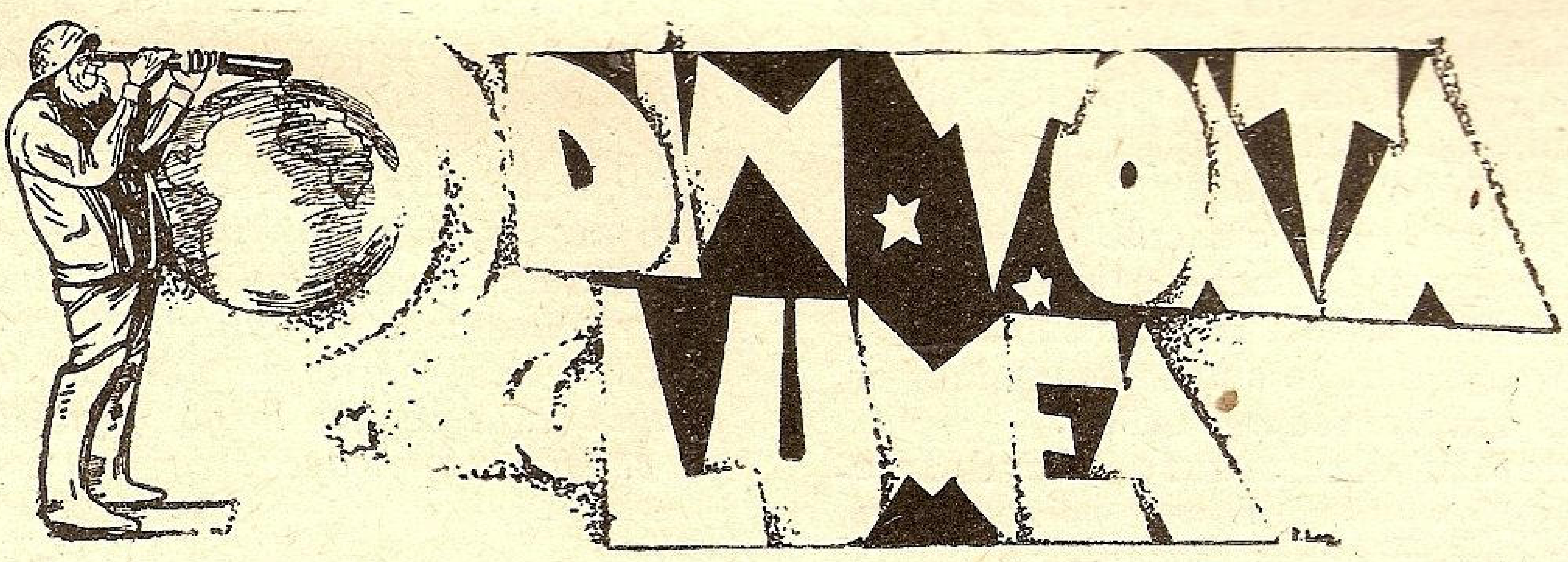
Telefon 204.87 — Administraţia centrală: Câmpul Moşilor Nr. 25 — Bucureşti IV

FABRICĂ DE MAŞINI ŞI TURNĂTORIE

FABRICĂ DE CÂNTARE

Construcţiuni şi Reparaţiuni de Material Rulant

Sucursala: Braşov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50



„40 — K" VEDETĂ FRANCO-BRITANICĂ, TORPILOARĂ ŞI ANTI-SUBMARINĂ

Aliaţii folosesc mult vedetele rapide mai ales pentru vânătoarea submarinelor.

In prezent mai multe şantiere din Anglia, Franţa şi Canada, construesc în serie asemenea nave, căutând şi întrecându-se a le aduce perfecţionări.

Un tip din cele mai reuşite vedete este *„40-K"* construită de *Aero-Marine Engine Ltd.* şi care este fructul colaborării industriilor engleze şi franceze.

Vedeta are 20 m. lungime, 4,52 m. lărgime, 2,43 înălţime, 1,20 m. pescaj şi 30 tone deplasament.

Corpul e de lemn şi a fost studiat pentru a putea merge cu vitesa de 20 noduri pe valuri de 0,915 înălţime şi pentru viteza de 10 noduri pe timp de furtună.

Propulsiunea se face cu 2 elici de bronz studiate şi construite în Franţa; ele sunt montate pe arbori de elice din metal *Monel.*

Are patru motoare principale franceze *Loraine „Petrel"* tip aviaţie modificat, câte două de fiecare elice, instalate în tandem şi decalate pentru a ocupa cât mai puţin spaţiu. Motoarele acţionează asupra axelor elicilor prin ambreiaje electromagnetice şi cu un reductor cu circulaţie de apă, *Lorraine.*

Fiecare motor are 600 C. V. la 2300 rotaţii şi în suprasarcină, 690 C. V. cu 2400 rotaţii.

Motoarele au câte 12 cilindri în V cu unghi de 60°. Diametrul şi cursa cilindrilor sunt de 145 mm.

Răcirea cilindrilor se face cu apă dulce.

Indicele de compresiune este 60.

In afară de aceste motoare principale, mai are la bord două motoare *Lycoming,* de 100 C. V. tip automobil, de câte 8 cilindri, pe care le foloseşte pentru navigaţia obişnuită, la manevre în port, apropiere nesgomotoasă de inamic, pentru pompele de balast, pentru acţionarea generatricei care încarcă bateria de acumulatori a staţiei T .F. F. şi cea pentru luminat şi deasemeni pentru pornirea motoarelor principale în cazul când dispozitivul normal de pornire cu aer comprimat nu funcţionează.

Intreg aparatul motor este foarte uşor, 1424 kgr. ceeace revine la circa 1,048 kgr. pe cal putere.

Rezervoarele de benzină au 4315 litri.

Consumaţia este de 204—250 grame pe cal-oră efectiv dacă benzina are indicele de octană 87.

Viteza corespunzătoare cu cele 4 motoare principale în marş este de 44 noduri, cu rază de acţiune 176 mile.

(La probe, cu 20 persoane la bord, a depăşit 45,25 noduri).

Dacă ar avea numai 2 motoare principale, viteza ar fi de 27 noduri, iar raza de acţiune ar fi de 650 mile.

Tensiunea bordului are 24 volţi. Generatricea are 600 watti şi alimentează şi un proector de 1000 lumânări.

Armamentul cuprinde:

— 2 tuburi lans-torpile de 450 mm. în borduri.

— Un tun automat A. A. de 37 mm. cu 2000 lovituri; trage dintr'o turelă cu cadenţa de 100 lovituri/minut.

— O mitralieră A. A. într'o turelă la pupa, cu 5000 lovituri; are câmp de tir 360°.

— La pupa se află şi un aparat de lansat grenade antisubmarine de câte 50 kgr.

Echipajul e compus din 2 ofiţeri şi 4 marinari.

TURBINE ŞI MAŞINI ALTERNATIVE CU AER COMPRIMAT

După studii de mai mulţi ani şi experimentări făcute în atelier şi la nave, şantierele *Götaverken* (Suedia) au pus la punct un nou tip de aparat de propulsiune care întruneşte avantajele motoarelor Diesel şi pe ale turbinii sau ale maşinei alternative cu aburi..

Principiul este simplu: un motor cu combustiune internă funcţionând cu contrapresiune de eşapament, are rolul de a comprima aer în rezervoare speciale. Aerul comprimat este amestecat şi cu gazele rezultate din combustiune.

Acest amestec gazos este trimes apoi în cilindrii maşinei alternative sau în turbină (depinde de ce are nava) unde îndeplineşte rolul vaporilor.

Randamentul total al motorului Diesel şi al transmiterii amestecului gazos la turbină sau la maşina alternativă, este la fel de ridicat ca al motorului Diesel.

Funcţionarea motorului Diesel este reglată aşa ca temperatura amestecului de gaze să fie 450° atunci când se foloseşte maşina alternativă şi 500° când e vorba de turbine.

Presiunea de combustiune a motorului Diesel e mărită considerabil şi e cuprinsă între 60-70 kgr. pe cm. pătrat după cum injecţia este pneumatică sau mecanică.

Supraalimentarea motorului cu combustiune, are ca efect secundar, mărirea randamentului său termic. Acest motor, în 2 timpi, cu înaltă supraalimentaţie şi aliură foarte rapidă, poate fi foarte uşor în comparaţie cu un Diesel obişnuit.

In 1927—1929, au fost făcute primele încercări în uzină şi au dus la concluzia construirei unui aparat motor complect care a avut o consumaţie de 189 grame pe cal/oră corespunzând la randamentul termic 35.5%.

Asemenea aparate au fost instalate pe un remorcher de 300 C. V. şi pe un vapor spărgător de ghiaţă.

Rezultatele au fost excelente.

S'a hotărât aplicarea noului aparat motor şi la o navă puitoare de mine de 6500 C. V., care are turbine.

Incercările s'au făcut către sfârşitul anului 1939.

Constructorul a studiat şi un aparat motor de 200.000 C. V. la care ar fi necesare 32 generatoare a 10 cilindri.

Cele 4 elici ar fi mişcate de 4 turbine.

Greutatea totală a maşinei ar fi de circa 4.500 tone.

Recenzii

Căpitan An. Pascali și Ilie Anesica: „Pe căile renașterii", un volum cu 25 poezii al căror conținut e în legătură cu titlul: renașterea națională prin muncă și credință pentru Țară și Rege.

Poeziile respiră și inspiră o profundă admirație pentru faptele bune și oamenii mari, însuflețind generațiile ce vin, — cum a spus d. Comandant Sidorovici în prefață.

Unele sunt închinate M. S. Regelui, Marele Străjer, Marelui Voevod Mihai și Străjei Țării, altele sunt imnuri închinate muncii, împlinirii datorii, unirei, credinței renașterii, redate cald și vibrator de tinerii și inimoșii autori.

Revue Sulzer. In numărul 4 din 1939, revista Sulzer descrie cele 2 locomotive Diesel-electrice furnizate Căilor Ferate Elvețiene și destinate traficului depe liniile Constance-Bâle-Winterthur și Winterthur-Schaffhausen, una din aceste locomotive a fost expusă la expoziția națională elvețiană din Zürich. Al doilea articol tratează despre consumația simultană de călduri și frig în fabricele de bere cu utilizarea grupurilor frigorifice, cărora li se furnizează energia prin utilizarea diferenței de presiune între cazanul de aburi și rețeaua de încălzire. Al treilea articol cuprinde câteva instalațiuni de pompe pentru ape menajere, iar ultimele 2 articole, tratează, unul despre determinarea experimentală a fluxurilor de căldură nepermanente, iar celălalt despre cazanele de aburi Sulzer de mare presiune cu tuburi oblice.

Cronica conține un scurt expozeu cu privire la participarea turnătoriei Sulzer la expoziția națională elvețiană, precum și diverse informațiuni asupra exploatării unei instalațiuni de răcire a coxului cu o capacitate de 1000 tone montate în Franța, asupra unei instalațiuni frigorifice în Argentina precum și diverse instalațiuni de motoare Diesel și pompe centrifugale în Madagascar, Indochina, Argentina și Franța. Cronica se termină printr'un expozeu privitor la cele 8 locomotive Diesel comandate recent uzinelor Sulzer.

Dr. ORESTE A. ANASTASIU: Este Marea Neagră săracă în pește?, cu o prefață de d. N. I. OTTESCU.

Autorul, cu o desăvârșită competență, — este doctor în științele economice, — desbate problema delfinilor în M. Neagră, cari masacrează formidabile cantități de pește provocând sărăcirea.

In mod sistematic autorul începe prin o enumerare a delfinilor: rușii prind câte 35.000, iar turcii, la Trebizund 40.000 anual, iar numărul total s'ar ridica la 750.000.

Lacomi, ei se adună în cete, întovărășesc peștii migratori, îi încercuesc și-i masacrează. Cantitatea de pești masacrați se ridică la 683.000.000 kgr., cari socotite numai la 6 lei kgr. reprezintă o valoare de 4 miliarde anual, pe când pescarul abia prinde 26 milioane.

Ajutorul pe care unii pescari cred că delfinii îl aduc, prin gonirea spre mal a peștilor e o legendă păgubitoare: delfinul e un copoi care mănâncă vânatul.

Marea Caspică și marea de Azov sunt mai bogate în pește tocmai din faptul că nu au delfini. In Italia se plătește 100 lire de delfin prins; la noi propunerea d-lui dr. Antipa din 1936 de a se începe vânătoarea de delfini, nu a fost împlinită.

După ce face o incursie istorică de cum era privit delfinul în antichitate, arată unele încercări făcute la noi de a vâna delfini și a folosi grăsimea, iar carnea pentru păsări și râmători extrăgându-se între 1935—39 o cantitate de 183.994 kgr. ulei în valoare de 2.343.466 lei.

Propune înlocuirea vânătorilor cu pușca, prin acel cu năvodul, care poate prinde 300—500 delfini odată. La noi până acum nici chiar cooperativele pescărești nu au bărci cu motor.

Inchee prin o propunere ca statul să încurajeze pescarii consacrați, rezerviștii din marină și absolvenții școalelor de pescărie, punându-le la dispoziție bărci cu motor pe care le-ar achita treptat, citând următorul pasaj din Buletinul Adm. Generale a Pescăriilor:

„Tuturor acestor pescari neocupați le trebue găsit un câmp nou de activitate și aceasta este marea. Ei pleacă azi din Vâlcov și din Jurilofca până la Constanța, Mangalia, etc., pentru a pescui calcani. Dar potrivit variației condițiilor hidrografice — calcanul nu vine în fiecare an până la aceiași distanță de coastă și pentru a-l prinde, trebue să plece la larg la distanțe de 20—30 km. Această călătorie cu barca cu lopeți le ia 48 ore până ajung la locul de prindere și deși extenuați, abia acolo începe munca adevăratului pescuit. Când și-au umplut barca cu pește, ei pleacă înapoi, făcând iarăși 48 ore pe drum trăgând la lopeți. La piață sosesc extenuați de muncă și nesomn și cu peștele alterat de căldura verii. Adeseori îi apucă furtuna și mulți din ei, ne mai putând lupta cu valurile, de oboseală se îneacă.

...Acești nenorociți se uită cu râvnă la pescarii calcanagii turci, cari venind aci cu bărci cu motor, ajung în câteva ore la locurile de prindere odihniți, umplu barca cu pește și a doua zi sosesc cu el proaspăt la piață. Pentru noi este dar o necesitate imperioasă — economică, socială, națională și umanitară — de a ajuta pe acești îndrăzneți pescari, prin cari ne afirmăm în mod efectiv drepturile noastre asupra Mării Negre, și care aduc, din adâncul Mării internaționale, bogății cari sporesc volumul producției noastre naționale"...

Precum se vede un prea interesant studiu, scris cu căldură și sperăm că va avea nu numai răsunetul cuvenit, dar și rezultatele dorite.

A apărut *„Buletinul Muzeului militar național"* anul III, Nr. 5-6, cu următorul interesant cuprins:

General *Gr. Constandache* scrie trei articole comemorative despre: Regele Carol I, Armand Călinescu și Memorialul drapelelor; d. *C. C. Giurescu:* Dobrogea; *Alma Borelli:* Adam Klissi; General *Marcel Olteanu:* Hotare spirituale; *Maria Golescu:* Hecate Triformis; *Constantin Moisil:* Monete antice; *Mariella Seulescu:* Carol al XII-lea la Bender; General *Alexe Anastasiu*: Mihai Viteazul; General *Er. Cosmuță:* Cetatea Bran; General *Ion Anastasiu:* Vasile Cârlova; Loc.-col. *C. Franc:* Istoricul Marelui Stat Major; *Victor Ion Popa:* Aurel Vlaicu; Col. *Al. Culici:* Două bătălii românești în 1330; *Ion Clinciu:* Rucărburg; Col. *Ioan Gr. Popescu* scrie despre: Un steag vechi românesc la Brașov, Un steag românesc în Suedia, Valtrapul lui Mihai Viteazul, Achizițiile Muzeului militar; *Gh. Potra* despre: Istoria armatei țărei românești; dr. *N. I. Anghelescu:* Balonul Mihai Viteazul; adm. maior *Ioan T. Dumitru:* Muzeul militar renovat; *Corneliu Secășeanu:* Monetele republicei romane; col. rez. *Andrei Patocki:* Săbii; dr. *A. D. Velcu:* Din istoria armatei; *Natalia Marinescu:* Decorațiile lui Cuza Vodă; *Ion Sergiu Cosmescu:* Itinerar muzeografic și *C. Ionașcu:* Din documentele bibliotecii.

Numărul mai cuprinde cronici, note în marginea cărților și revistelor, precum și un rezumat al cuprinsului în limba franceză și germană.

Imprimat în condițiuni technice ireproșabile, buletinul cuprinde, în afară de numeroase documente fotografice, trei frumoase planșe în culori reprezentând pe: Regele Carol I, Deșteptarea României de Tătărescu, precum și telegrama vestitoare a începutului ostilităților în războiul independenței.

Pe copertă, cunoscutul tablou al d-lui Costin Petrescu „Pacea dela București, 1913", care se află în colecțiile Muzeului militar național.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Alegerea d. Amiral Adjutant Păiş.

In urma alegerei d-lui Amiral Păiş, ca vice-preşedinte al Ligii, d-sa a trimis M. S. Regelui, Preşedintele activ al L. N. R. următoarea telegramă :

Ca Vice-Preşedinte ales al Ligii Navale Române, cu profund respect rog pe Majestatea Voastră — Augustul Preşedinte al Ligei — să primească asigurarea sentimentelor mele de nestrămutată credinţă şi neţărmurit devotament.

In activitatea Ligei voi fi condus de lozinca :
Credinţă şi Muncă pentru Ţară şi Rege.
Sănătate,
C. Amiral Adjutant PĂIŞ NICOLAE

La care M. Sa a binevoit să răspundă :

Vă felicit pentru alegere şi sunt convins că veţi duce cu toată inima Liga Navală, de care de altfel eşti legat chiar dela începutul ei.
Sănătate,
CAROL R.

SCRISOAREA D-LUI AMIRAL EUSTATZIU

Iubite Amirale,

Mulţumirea ce o am că d-ta eşti marinarul ales ca Vice-Preşedinte al Ligii Navale, ţi-o exprim prin asigurarea deosebitei mele consideraţiuni şi prin afirmarea din nou a legăturii de bună camaraderie ce mă ţine strâns de d-ta.

Mi-ai fost un devotat prieten şi colaborator atunci când aveam atâta nevoe de asemenea sentimente înconjurătoare.

Ce mă mulţumeşte şi mai deplin este legătura ce văd că există între d-ta şi d. Ministru Teodorescu, semn de bună apreciere ce ştii să o laşi celor cu cari conlucrezi.

Pentru mine, marinarul trecutului, Ministrul marinar Paul Teodorescu, este primul ministru care a înţeles şi înţelege sufletul marinarului.

Dumnezeu să vă dea sănătate la amândoi, ca să puteţi, la-olaltă cu ceilalţi colaboratori sinceri şi devotaţi marinari, să secondaţi pe Inţeleptul nostru Mare Amiral, Regele Carol II, — să ridicaţi mai sus, tot mai sus Ţara cu Marina ei, atât de necesară vieţii ei !

1940 Februarie 9
Sănătate !
(ss) Amiral S. EUSTATZIU

Aniversarea Constituţiei

Cu prilejul celei de a doua aniversări dela promulgarea Constituţiei, L. N. R. a adresat următoarea telegramă M. S. Regelui :

Implinindu-se doi ani dela promulgarea şi aplicarea nouei Constituţii Regele Carol II, marinarii adunaţi în jurul Steagului Ligii Navale Române, strâns uniţi în jurul Majestăţii Voastre, respectuos exprimă neţărmuritul lor devotament şi nemărginita admiraţie pentru Augustul Preşedinte al Ligii Navale Române.

Să trăiţi Majestate întru lungă şi fericită domnie, pentru propăşirea Ţării. Trăiască Marele Voevod Mihai de Alba Iulia.

Vice-Preşedinte L. N. R.
Amiral Adj. N. PĂIŞ

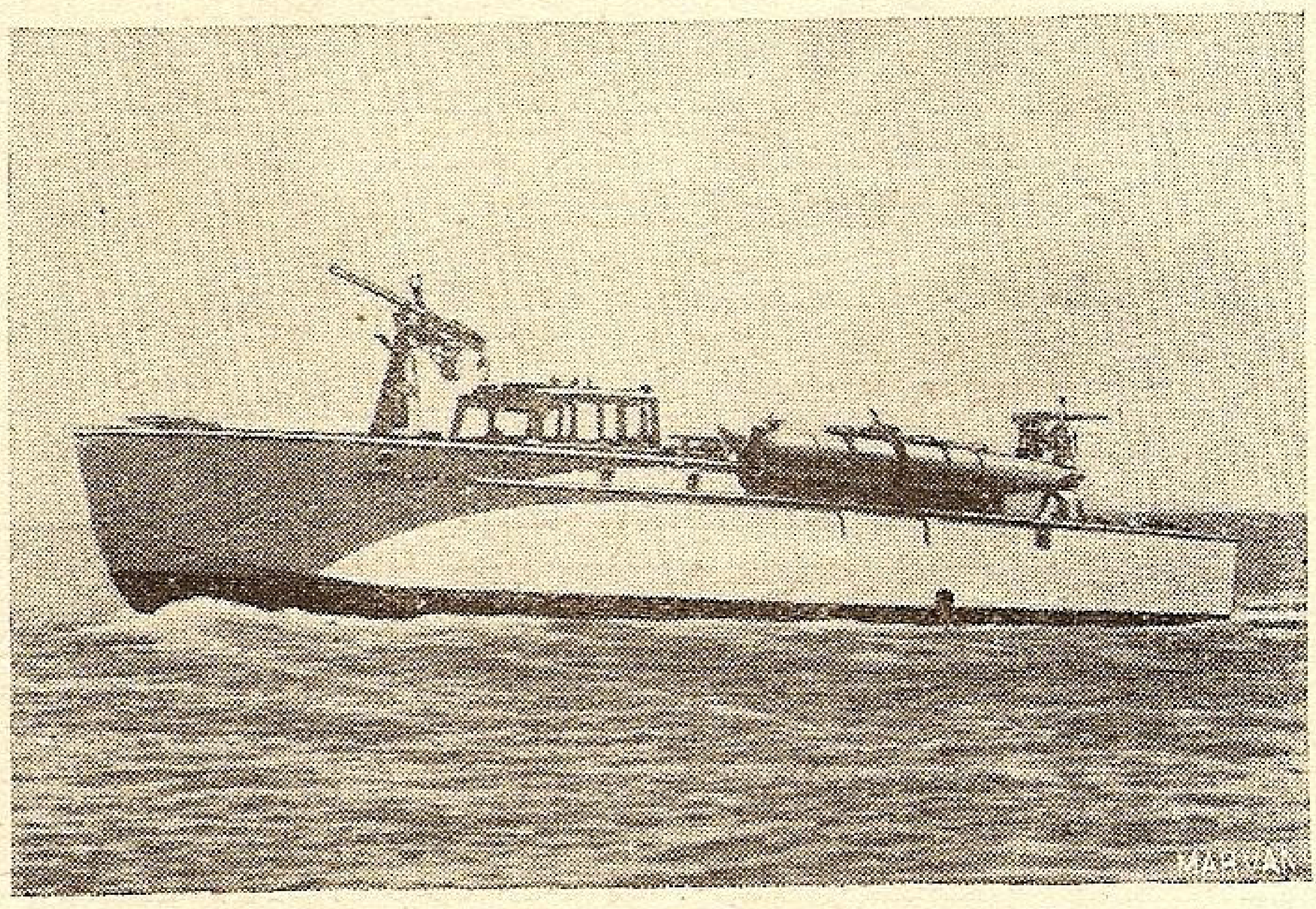
La aceasta M. Sa a binevoit a răspunde :

Sincerele mele mulţumiri Ligii Navale, pentru caldele sentimente şi urări.
Sănătate !
CAROL R.

Trei noi torpiloare.

Marina Regală a început anul cu o nouă înfăptuire, înzestrându-se cu trei torpiloare : *Vijelia, Viforul* şi *Viscolul*, construite în Anglia.

La 16 Februarie au fost botezate în prezenţa d-lui V. V. Tilea, ministrul României, a delegaţiei Amiralităţii britanice, precum şi a misiunii militare române, în frunte cu d. Comandor Gheorghe Dumitrescu. Naşe au fost d-nele Tilea şi Dumitrescu.



Tipul general al torpiloarelor zise „de buzunar".

Serviciul religios a fost oficiat de arhimandritul Vitos.

După ceremonie, d. Tilea a oferit un prânz în onoarea reprezentanţilor Amiralităţii britanice şi a comandanţilor celor trei vase.

† Amiralul Negru Nicolae.

Marina a pierdut încă un marinar din vechile cadre: pe amiralul *Negru Nicolae*.

Născut în 1868 în Bucureşti, membru al unei familii care a dat meritoşi şi valoroşi militari şi marinari: generalul *Negru Atanase* din arma geniului, contra-amiralul *Negru Constantin*, locotenentul *Negru Anton* din marină, stins de tânăr în urma unei crude boli, *Negru Victor*, şef mecanic în marina regală şi cea comercială şi un nepot, *Anton Negru*, fiul d-lui general, căzut la datorie spre a veni în ajutorul subalternilor săi din excadrila de hidroavioane pe care o comanda, prinşi de o furtună care i-a răpus în lacul Razelm.

Elev distins al şcoalei copiilor de marină, este trimis a-şi face studiile la academia navală din Livorno, unde a urmat ca locotenent şi şcoala de aplicaţie.

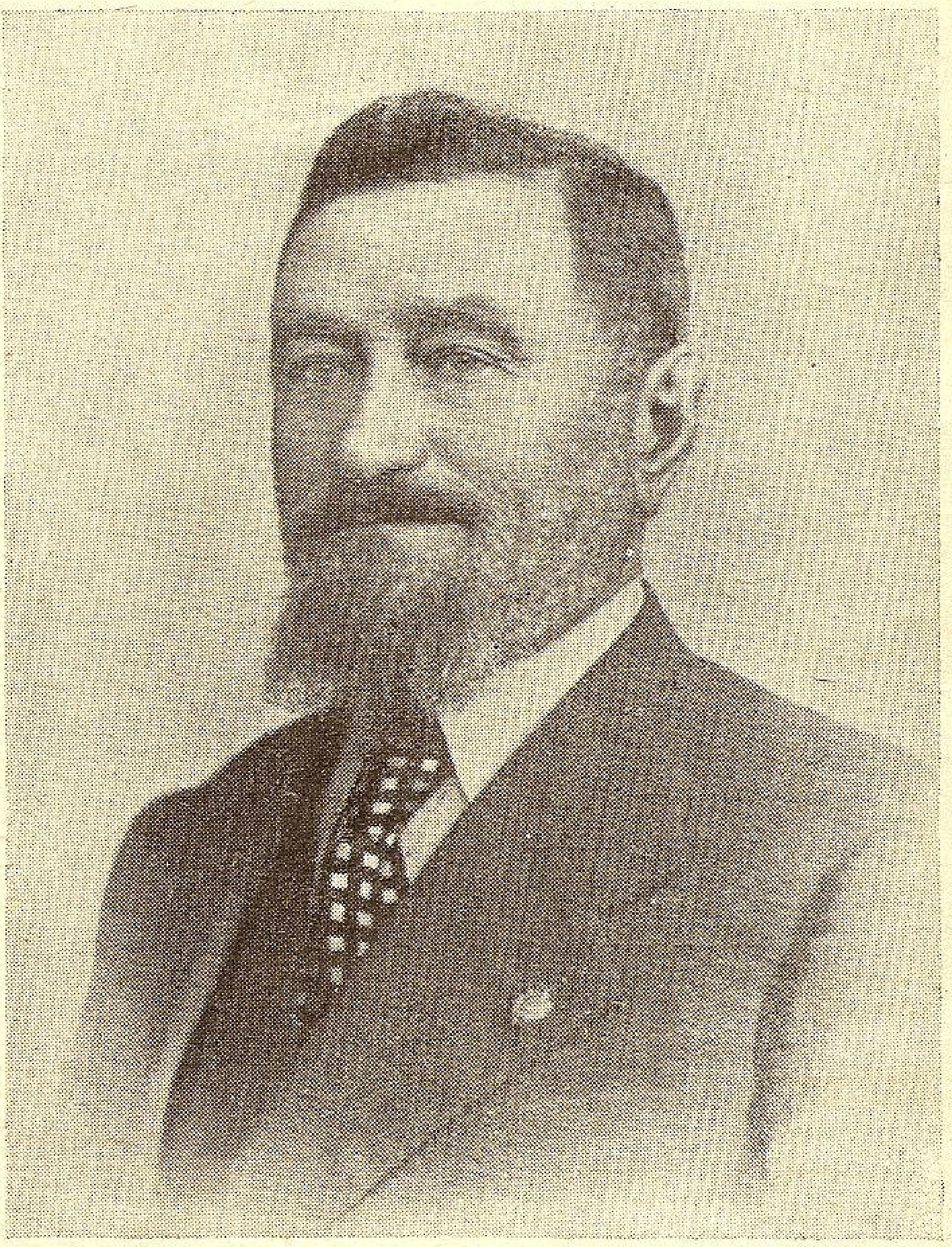
Excelent navigator şi manevrier, a deţinut comanda bricului „Mircea", a crucişetorului „Elisabeta" iar în timpul războiului s'a distins la comanda escadrei de monitoare, care a fost decorată pentru faptele de răsboi scrise la Turtucaia, Raşova, Mârleanu, Topalu, etc.

In calitate de comandant al crucişetorului „Elisabeta" i-a fost dat să apere în 1912—1913 la Istambul interesele ţării noastre, alături de celelalte puteri. A fost o mândrie pentru România ca, la ridicarea pavilionului pe cuirasatele şi crucişetoarele ancorate în Cornul de Aur, să se cânte şi Imnul Regal român, alături de Marsilieză, God save the Quen, etc. Dar şi mai mare când compania de debarcare de pe Elisabeta a fost menită să colaboreze cu celelalte trupe internaţionale debarcate la apărarea Constantinopolului.

In 1905 regretatul amiral, pe atunci căpitan al portului Constanţa, a ştiut prin diplomaţia şi energia sa să hotărască echipajele revoltatului cuirasat rus Potemkin să predea nava autorităţilor române, iar ei să fie debarcaţi.

Vioi, inteligent, glumeţ, în cele mai grele împrejurări readucea seninătatea în jurul său cu o vorbă de haz. Profesor de navigaţie şi manevre la şcoalele marinei, şcoala navală, de italiană la şcoala superioară de comerţ, orele presărate cu glume, treceau ca clipele. Mi-a fost primul meu profesor la Şcoala de Artilerie, geniu şi marină şi m'a urmărit o viaţă întreagă pe-de-oparte sistemul de a ţine atenţia încordată asupra lecţiei, destinzând-o cu câte o glumă, pe de alta un sfat: să nu pornesc la drum cu vaporul fără a mă convinge că maşina e *balansată*, — adică încălzită. Ne povestea cum era să sdrobească de stâncile dela Hârşova vaporul „Alexandru cel Bun" prins de anafoare, fiindcă se bizuise, fără a controla, pe cuvântul mecanicului că „maşina e gata".

Eşit la pensie, era tot activ şi apreciat la Constanţa pentru aceasta. Se simţea legat mai ales de portul nostru şi de marinarii pe care-i apreciase atât în marina militară ,cât şi la S. M. R. unde a fost câţi-va ani detaşat în calitate de camandant pe „Turnu-Severin" şi „Principesa Maria".



A fost ales consilier comunal, a prezidat delegaţia de marinari români la conferinţa dela Geneva din 1906, a luptat pentru îmbunătăţirea vieţii marinarilor şi muncitorilor din port, iar în ultimul timp era preşedintele breslei marinarilor din Constanţa.

Domnul să-l primească!

C-dor A. NEGULESCU

După botez au pornit spre ţară. Dimensiunile fiind modeste, după ce au trecut canalul Mânecei, au urcat pe Sena până la Paris. De aci, prin canale, vor ajunge în Mediterana şi se vor îndrepta spre Constanţa.

La Paris apariţia lor a fost prilejul unor recepţii date de d. Franasovici, ambasadorul nostru acolo şi de personalul militar şi civil al ambasadei. Presa franceză de asemenea a dat acestui eveniment o deosebită importanţă.

Cele multe înainte!

Eşuarea vaporului „Bucureşti"

Din cele 5 cargoboturi bătrâne, a căror vârstă număra 40 de ani, unul singur mai rămăsese: *Bucureşti*. Celelalte de mult şi pe rând au fost date la fier vechi.

Plecat în ultima călătorie, ca după ea să aibă soarta celorlalte, a fost surprins în marea Egee, plină de insule şi stânci, de un viscol care l'a aruncat pe colţul insulei Samatrache.

Cu toată vremea rea, vaporul „Regele Carol" a pornit spre locul sinistrului, dar nu a putut face altceva de cât să îmbarce echipajul. Nava eşuată fiind prea veche şi situaţia gravă, se pare că, după scoaterea mărfurilor, să se renunţe la scoaterea de pe uscat.

Un nou vapor românesc.

Al doilea vapor al Serviciului Maritim Român, *Cavarna*, a sosit în ţară. El face parte din seria de patru comandate în Italia: *Sulina*, care a făcut deja două călătorii în America, *Mangalia* şi *Balcic*, cari sunt lansate şi în curs de armare.

Toate au aceleaşi dimensiuni şi caracteristici, aşa cum s'a arătat într'un număr trecut.

C. E. D.

La 17 Februarie s'a deschis sesiunea extraordinară a Comisiunii Europene Danubiană, prezidată de d. Dr. Martius, delegatul Germaniei, asistat de d. Monmayou, delegatul Franţei, d. Publio Landucci, delegatul Italiei, d. W. Douglas Keane, al Angliei şi d. Ministru Vespasian Pella, al României.

Discuţiunile nu sunt publice, dar se ştie că între altele s'a discutat noul statut de navigabilitate pe Dunărea maritimă, şi recomandarea unui şef pilot.

Comitetul central

Şedinţa Comitetalui Central, ţinută în ziua de 7 Februarie 1940 orele 16 — 18.

Prezidează d. Vice-Amiral P. Bărbuneanu, vice preşedinte de drept. Prezenţi 38 membri semnaţi în registru de prezenţă.

Şedinţa e onorată cu prezenţa d-lui General-Adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului şi Marinei.

Comemorarea Amiralului Coandă

D. V. AMIRAL BĂRBUNEANU aduce elogii memoriei Amiralului Coandă, regretatul Vice-Preşedinte ales. Se păstrează un moment de reculegere.

D. COMANDOR NEGULESCU roagă ca toţi membrii prezenţi să încredinţeze în scris tot ce ar fi avut de spus pentru cinstirea marelui dispărut, spre a se publica în numărul special. Dă citire scrisorilor de scuze a celor absenţi.

Se dă citire procesului-verbal No. 54 şi 55, care se aprobă.

Comunicări

1). Se citesc mulţumirile Inspectoratului Pregătirii Premilitare, pentru conferinţele L. N. R. şi filmul cu bricul „Mircea" şi „Căpitanii Curagioşi" care va fi rulat în Capitală şi în ţară.

2). Se aprobă înfiinţarea filialei din Turnu Severin, d. Netta. primarul oraşului, ca preşedinte.

3). Se aduce la cunoştinţă că filiala Constanţa a subscris 150.000 lei şi Iaşi 20 000 lei la Imprumutul Inzestrării Armatei.

4). Se aprobă bugetele filialelor Tg. Mureş, Brăila. Galaţi, Constanţa, Sulina şi Tulcea.

Proectul de organizare

Se dă citire în rezumat a proectului de organizare, distribuindu-se fiecărui membru câte o copie, pentru ca la viitoarea şedinţă să se discute pe larg.

Alegerea vice-preşedintelui

D. V. Amiral Bărbuneanu citeşte art. 27 din Statut care prevede că vicepreşedintele se alege din sânul comitetului central.

Demnitatea aceasta trebuind să fie încredinţată unei personalităţi care a dovedit că are dragoste pentru marină, care a reuşit să facă realizări în marina militară şi comercială, care a îmbrăţişat cu căldură activitatea Ligii Navale, manifestată în toate împrejurările, — propun a fi ales d. General Adjutant Paul Teodorescu, Ministrul Aerului şi Marinei.

Comitetul în unanimitate aclamă această propunere.

D. MINISTRU PAUL TEODORESCU mulţumeşte pentru cinstea ce i se face de a fi desemnat ca vicepreşedinte, dar fiind extrem de ocupat, acum mai ales, roagă a nu fi luat în nume de rău, dar declină această onoare.

Propune ca, în conformitate cu art. 27 din statut, — vicepreşedintete este ales din sânul comitetului, — să fie ales ca Vice Preşedinte în locul regretatului Amiral C. Coandă, d. Contr'Amiral Niculae Păiş. Cu capacitatea domniei sale şi sprijinul moral şi material al ministerului, este sigur că noul vice preşedinte va duce la bun sfârşit opera măreaţă a L. N. R.

Comitetul în unanimitate proclamă ales ca vice preşedinte pe d. Amiral N. Păiş.

D. AMIRAL N. PĂIŞ, foarte emoţionant, mulţumeşte pentru alegerea persoanei sale şi asigură că nu va uita nici odată că M. S. Regele este Preşedintele activ şi se va inspira de lozinca: „Credinţă şi muncă pentru Ţară şi Rege".

Ştiu că succedând pe inimosul Amiral Coandă, care prin calităţile sale superioare a ştiut să desvolte Liga în timpul când nu exista un minister al Aerului şi Marinei. Cum d. General Adjutant Paul Teodorescu e un mare înfăptuitor care nu se mulţumeşte cu vorbele ci cu acţiuni reale, sunt convins că cu concursul sunător al D-sale Liga va înflori şi propaganda se va înteţi spre binele Ţării.

Ne mai fiind nimic la ordinea zilei, d. Vice Amiral Bărbuneanu închee şedinţa, mulţumind membrilor pentru felul cum a decurs şedinţa.

Consiliul de direcţie

(27 Ianuarie 1940).

Prezidează domnul vice amiral Bărbuneanu, care, deschizând şedinţa, rosteşte o scurtă cuvântare pentru amiralul Ion Coandă, fost vice-preşedinte al L. N. R., căruia membrii L. N. R. îi vor păstra o neştearsă aducere aminte şi le va servi drept pildă de urmat, în activitatea viitoare a Ligii Navale. Se păstrează un moment de reculegere.

Membrii consiliului de direcţie au discutat şi hotărât asupra următoarelor chestiuni:

Albumul „Mircea"

Consiliul aprobă ca L. N. R. să cumpere 200 exemplare ale „Albumului Mircea", pe care îl va tipări dl. comandor Roman, comandantul navei-şcoală „Mircea". Aceste exemplare vor servi Ligii, pentru propaganda marinărească.

Oferta mărţişoare

Pentru a se studia şi hotărî asupra ofertei primite dela stabilimentul Robert Fassler, (înregistrată sub Nr. 150/940), se deleagă d. colonel Sâmboteanu să se ocupe, nu de mărţişoare, precum e făcută oferta, ci de un model de insignă a Ligii, pentru viitor, după ce se va epuiza stocul de insigne ce se găseşte în depozit la Ligă.

Incasator provizoriu al L. N. R.

Avându-se în vedere că, în prezent, L. N. R. nu are nici-un încasator, de oarece d. colonel Giuşcă este încă concentrat, se autoriză, în chip provizoriu, ca d. L. Caneti să îndeplinească serviciul de încasator al membrilor Ligii din Bucureşti, până la desconcentrarea d-lui colonel Giuşcă.

Bugetul dela filiala Tulcea

Consiliul ratifică gestiunea încheiată la 31 Decembrie 1939 şi aprobă proectul de buget pe 1940 al filialei Tulcea.

Bugetul filialei Sulina

Consiliul aprobă proectul bugetului filialei Sulina pe 1940 (corespondenţa înregistrată la Nr. 115/1940) şi totdeodată se vor aduce mulţumiri d-lui comandor Păunescu, fost secretar al acelei filiale, pentru donaţiunea unei bărci, făcută filialei Sulina.

Dela filiala Iaşi

S'a luat cunoştinţă, cu satisfacţie, de conţinutul corespondenţei primită dela filiala Iaşi (înregistrată sub Nr. 114/1940).

Sediul şi mobilierul filialei Constanţa

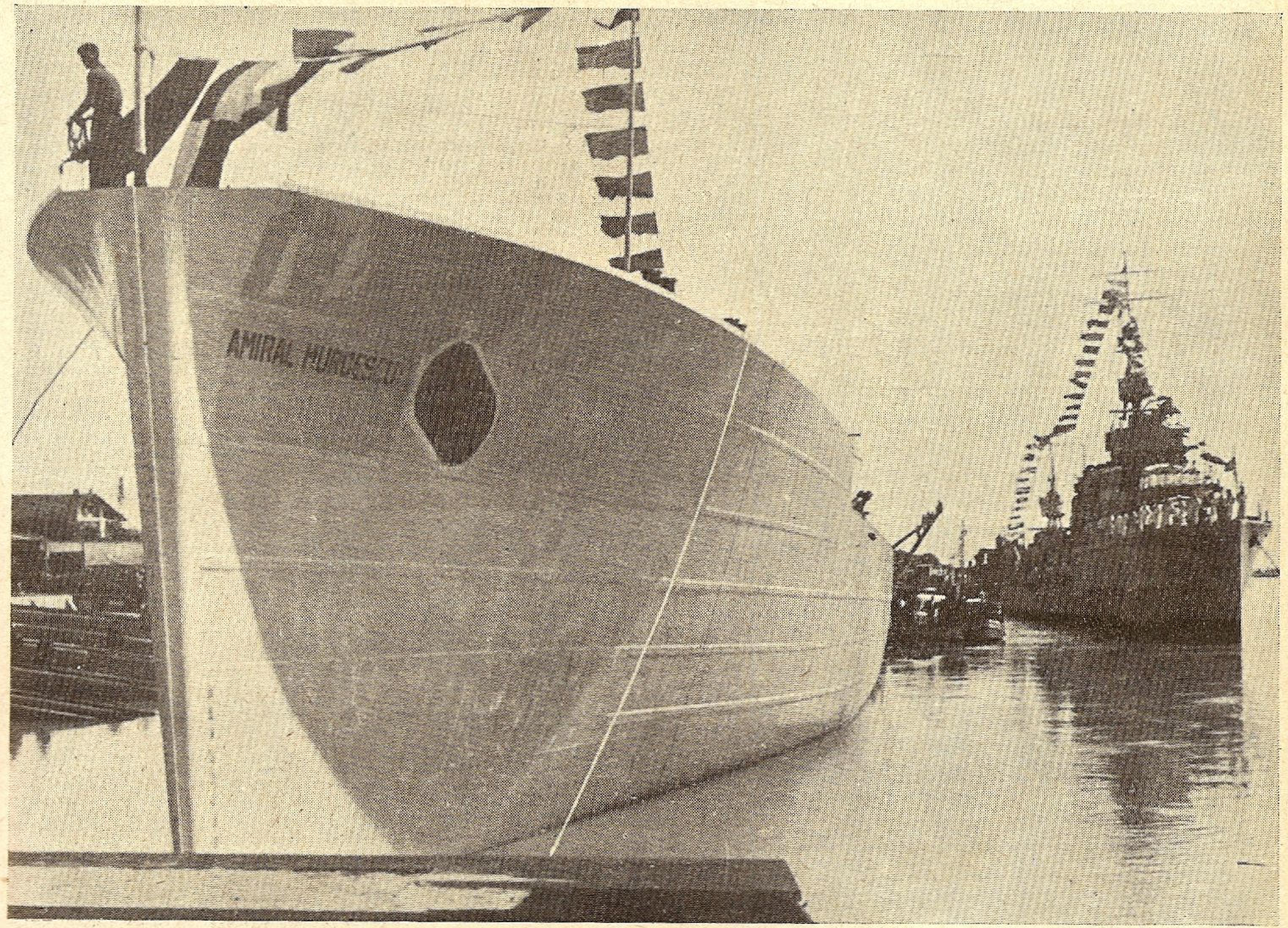
S'au luat cunoştinţă de situaţia sediului şi mobilierului filialei L. N. R. Constanţa, din corespondenţa primită (înregistrarea Nr. 2245/1939) prin ocuparea localului de către comandamentul C. II A. şi se constată că centrala L. N. R. a procedat cum trebuia pentru rezolvarea acestei chestiuni.

Subscripţia filialei Constanţa

S'a luat cunoştinţă, cu satisfacţie, de subscrierea acestei filiale la fondul înzestrării armatei cu suma de 150.000 lei.

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ⋆ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

Dela filiala Braşov

S'a luat cunoştinţă de conţinutul corespondenţei primită (înregistrarea sub Nr. 23543/1940).

Suma de 100,000 lei depusă de filiala Cetatea Albă

Consiliul aprobă ca suma de lei 100.000 (una sută de mii) să rămână depusă la banca românească, sucursala Cetatea-Albă, aşa cum se arată că filiala a procedat (corespondenţa înregistrată sub Nr. 178/1940).

Carespondenţa dela Ţinutul Prut

S'a luat cunoştinţă de cele 12 filiale proectate a fi înfiinţate în cuprinsul ţinutului Prut (corespondenţa înregistrată sub Nr. 206/1940), cărora se vor trimite instrucţiunile cunoscute.

Dela filiala Tg. Mureş

Se vor exprima felicitări filialei Tg. Mureş pentru sporirea înscrierii nouilor membri juniori, după cum se arată în corespondenţa primită (înregistrată la Nr. 29/1940.

Proectul de organizare al L. N. R.

Se dă citire proectului de organizare al L. N. R., alcătuit după memoriul justificativ al centralei L. N. R., de către d. c. amiral Păiş, care a fost prezentat d-lui general-adjutant Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei.

Nemaifiind nimic la ordinea zilei, d. vice-amiral Bărbuneanu încheie şedinţa, mulţumind membrilor consiliului pentru colaborarea şi sugestiile date.

CONSILIUL DE DIRECŢIE

(19 Februarie 1940)

Comunicări

Se dă citire raportului Nr. 449, din 9.II.1940, înaintat către M. S. Regele şi răspunsul Nr. 321-13.II.1940, dela Casa Regală prin care se comunică că M. S. Regele a binevoit a da Inalta Sa aprobare pentru alegerea ca vice-preşedinte ales al Ligii Navale Române a d-lui c. amiral-adjutant **Nicolae Păiş,** în locul decedatului amiral I. Coandă.

Membrii consiliului de direcţie aplaudă.

D. c. amiral-ajutant N. Păiş citeşte telegrama pe care a trimes-o M. S. Regelui.

D-sa mai arată că a primit şi scrisori dela membrii L. N. R., între care şi dela d. amiral Sebastian Eustatziu, a cărei scrisoare o citeşte.

Membrii consiliului de direcţie filicită pe d. c. amiral-adjutant Păiş pentru îndoita Inaltă aprobare dată de M. S. Regele.

D. **c. amiral-adjutant N. Păiş** mulţumeşte membrilor consiliului, asigurându-i de dragostea sa pentru tot ce ţine de marină şi ca atare pentru Liga Navală Română, căreia îi va închina toată munca şi capacitatea sa, rugând pe membri şi colaboratorii din centrala L. N. R. a-i da concursul în viitor ca şi până acum.

D. **comandor A. Negulescu,** în calitate de secretar general al L. N. R. şi membru în consiliul de direcţie, în numele tuturor, asigură pe d. c. amiral Păiş de acelaş devotament şi dragoste de lucru pentru desvoltarea cât mai mult a activităţii Ligii, în viitor.

Activitatea L. N. R. pe 1—15 Februarie 1940

Secretarul general citeşte raportul asupra activităţii desfăşurată de Ligă pe 1—15 Februarie c., care va fi înaintat M. S. Regelui şi d-lui gl. adjutant Paul Teodorescu, ministrul aerului şi marinei.

D. c. amiral Păiş exprimă dorinţa ca acest raport să fie întocmit şi înaintat lunar.

Dela filiale

Se aprobă gestiunea filialei Constanţa, darea de seamă a filialei Piatra-Neamţ, Tulcea, Cluj, proectul de buget pe 1940 al filialei Brăila şi Silistra.

Comitetul luând act de frumoasele rezultate obţinute, li se vor transmite felicitări pentru activitatea desfăşurată până în prezent şi urări de succes pentru viitor.

Filme cinematografice

D. comandor Negulescu arată rezultatele obţinute, până acum, cu rularea filmului cinematografic „Marinarii curagioşi“, în Capitală, care a adus 5.500 lei în ziua de 9 Februarie c. şi 3.745 lei în ziua de 17 Februarie c., iar acum se găseşte în diferite localităţi, din ţară, cu d. Constantinescu.

Filmul-reclamă pentru Ligă e gata şi a costat 13.800 lei.

Consiliul aprobă suma cheltuită cu acest film-reclamă, absolut necesar pentru propagandă Ligii şi felicită pentru rezultatul obţinut cu rularea filmului marinăresc.

Diferite corespondenţe

Secretarul general prezintă şi citeşte diferite corespondenţe primite la centrala L. N. R.

a) Adresa Nr. 4130/1940 (intrarea Nr. 578/19.II.1940), dela casa autonomă de finanţare şi amortizare, serviciul emisiunii, prin care arată că ministerul finanţelor, primind comunicarea noastră, relativă la subscrierea Ligii la bonurile pentru înzestrarea armatei, se aduc mulţumiri Ligii pentru contribuţia sa la opera de întărire a apărării naţionale. (V. procesul-verbal Nr. 54/18.XII.1939 al comitetului central L. N. R.).

b) Adresa Nr. 4627/1940, primită dela Straja Ţării, centrul de îndrumare Breaza-Prahova, prin care mulţumeşte pentru cele 20 ex. ale revistei „Marea Noastră pentru tineret“ destinate propagandei în rândurile instructorilor străjeri.

c) Adresa Nr. 908/1940 dela Fundaţia Culturală Regală Principele Carol, cu care înaintează tabele unde se găsesc căminuri culturale în ţară, cărora urmează a li se trimite diferite publicaţiuni şi reviste ale Ligii.

d) Un număr mare de scrisori, primite dela diferiţi tineri din ţară, prin care îşi exprimă dorinţi şi cereri în legătură cu marina, cu Liga, cu revista „Marea Noastră pentru tineret“, etc., din care reese ce răsunet a început să aibă activitatea desfăşurată până în prezent prin filialele L. N. R. prin reviste şi membri; iar acolo unde nu se găsesc membri sau filiale, datorită propagandei prin ziare, se cer lămuriri în acest sens, cum şi se exprimă dorinţi de activare pentru marină, sporturi nautice, bărci, bazinuri, etc.

Personal

D. comandor Negulescu arată nevoia ca d-sa să fie ajutat la cele două reviste ale Ligii şi ca atare recomandă şi propune pe d. Ion Muche, absolvent al facultăţii de litere din Bucureşti, ziarist-profesionist şi membru al Sindicatului ziariştilor din Capitală, rugând consiliul de direcţie a-l aproba să fie numit secretar de redacţie la „MAREA NOASTRA“ şi „MAREA NOASTRA PENTRU TINERET“, cu începere dela 1 Martie 1940 urmând a fi retribuit cu 3.000 lei (trei mii lei), lunar.

Consiliul abrobă recomandaţiunea şi propunerea de faţă.

Nemaifiind nimic de discutat la ordinea zilei, d. c. amiral-adjutant N. Păiş încheie şedinţa şi mulţumeşte membrilor pentru concursul dat.

Vice-Preşedinte L. N. R. ales
C. Amiral-Adj. N. PĂIŞ

Secretar General L. N. R.
C-dor A. NEGULESCU

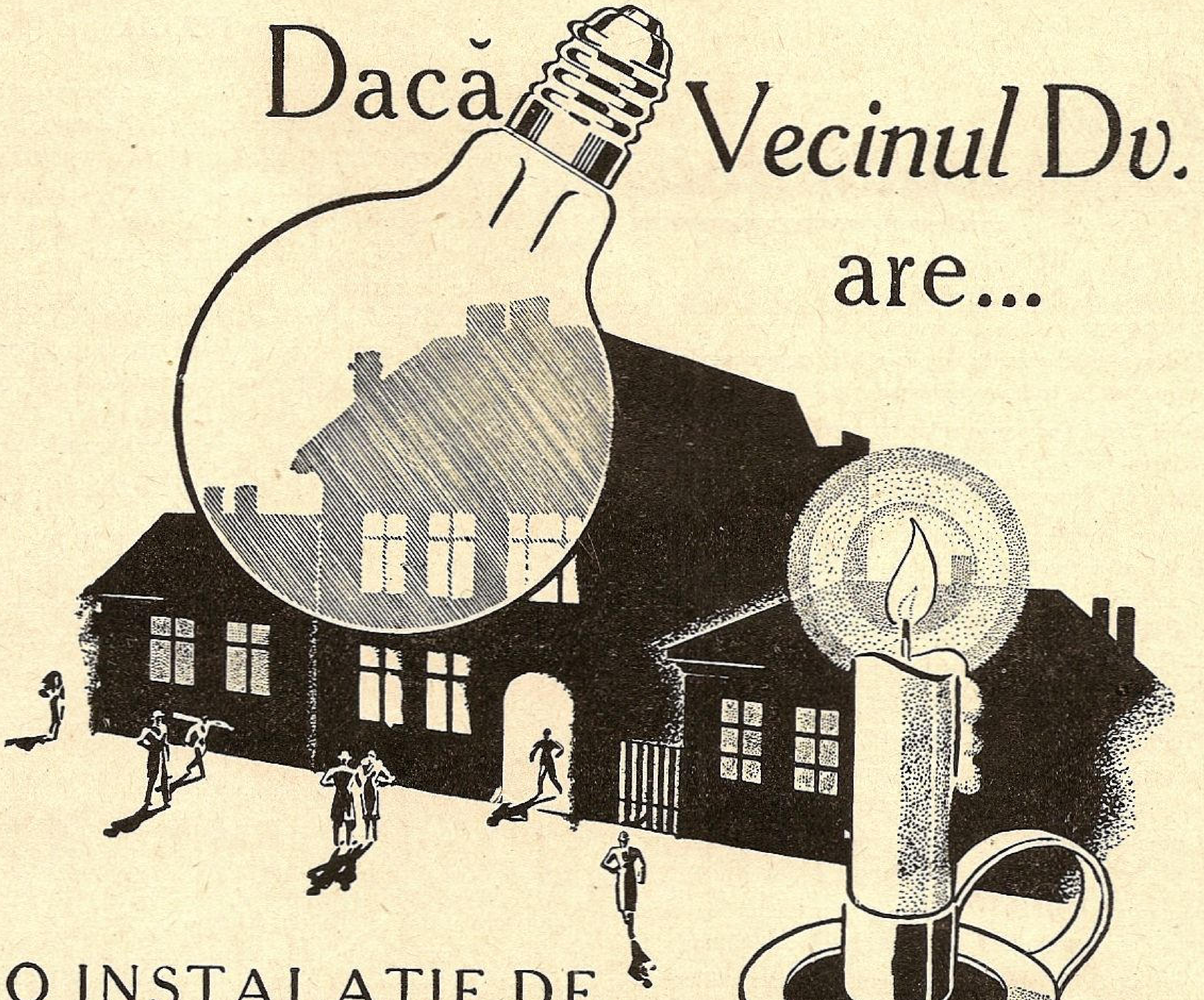
ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR“
Directori: AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ
Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire . suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

Dacă Vecinul Dv. are...



O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, *atunci*

o puteți avea și Dv.

Societatea Generală de Gaz și de Electricitate a cheltuit milioane pentru a face instalația cablului electric în strada Dv.

- Pentru o taxă foarte modestă vă puteți racorda la rețeaua de electricitate și care legătură o puteți plăti până în 18 rate lunare.

- Introducând electricitate în imobilul Dv. valoarea acestuia crește imediat. Afară de aceasta, faceți viața Dv. și a copiiilor mai confortabilă, mai plăcută. Unde mai puneți că având lumină electrică casa e în mai multă siguranță!

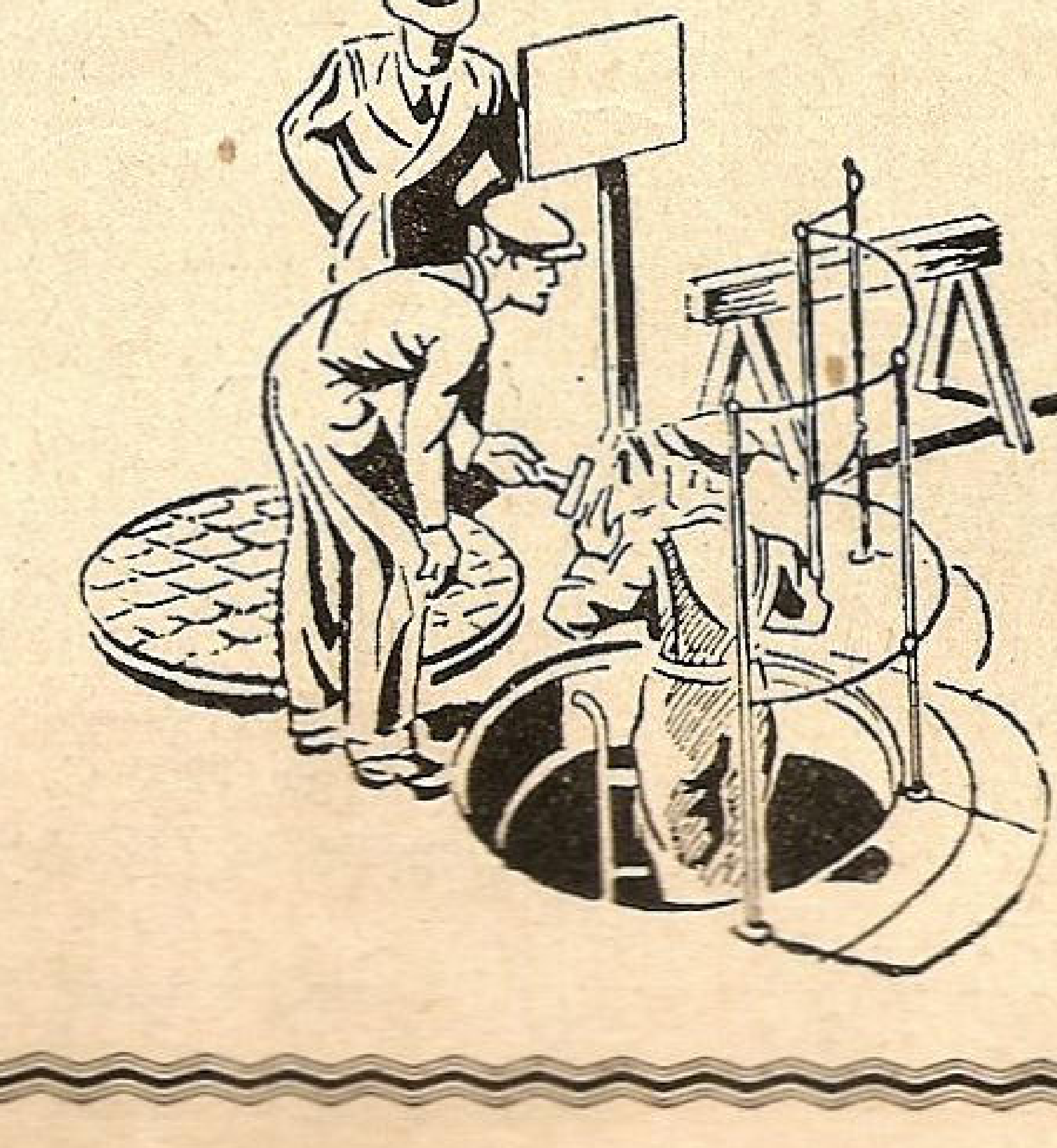
Introducând electricitate în casa Dv., o transformați într'o locuință modernă și confortabilă. Cheltuiala instalației e neînsemnată față de creșterea valorii proprietății.

PENTRU LĂMURIRI ADRESAȚI-VĂ

EXPOZIȚIEI TOTELECTRIC

CALEA VICTORIEI, 50 — BUCUREȘTI

CREDIT 18 LUNI



SOCIETATEA GENERALA DE GAZ ȘI DE ELECTRICITATE

Știri din străinătate

ANGLIA

Submarinul Thetis a fost scos la suprafață și remorcat la Liverpool. Au fost găsite 34 cadavre înăuntru.

● *Guvernul Uniunei Sud-Africane* a votat un credit de 200.000 lire necesar pentru construirea unui crucișetor care va purta numele AFRICA și va intra în compunerea flotei din metropolă.

● *Două distrugătoare* canadiene au parcurs circa 7000 mile în timpul record de 14 zile, trecând dintr'un port de pe coasta Atlanticului, prin Panama, în altul de pe coasta Pacificului, adică cu o viteză medie de 20 noduri.

● *Submarinele poloneze Wilk și Orsel* au reușit să ajungă în Anglia unde au fost încorporate în flota engleză.

● *Sir Samuel Hoare*, vorbind în Camera Comunelor a declarat că programul de construcții de 1 milion tone nave de comerț va fi depășit și că se va cere un efort „gigantic" șantierelor.

● *La Aden* s'a înființat o bază pentru controlul contrabandei maritime.

● *Echipajele submarinelor și ale dragoarelor* au primit de Anul Nou o primă, care a fost calculată dela începutul ostilităților.

● *Guvernul dorește* să dea o puternică impulsie construcțiilor navale. In acest scop se examinează programul de desvoltare al marinei comerciale.

Răsboiul de cursă a început să nu mai dea roade decât în flotele statelor neutre. Astfel, după declarațiile Lordului Churchill, în intervalul 11-20 Sept., datorită măsurilor de apărare și protecție anti-submarină, au putut intra și eși din porturile britanice (Regatul unit) nave cu un total de 3.679.000 tone.

Din acestea au căzut victimă, numai 1,75% din tonajul global.

Deasemeni Ministerul englez a declarat că nici o navă din convoaie nu a fost pierdută.

National Maritime Board, care reprezintă pe armatorii și marinarii englezi, a decis să se dea personalului navelor engleze de comerț, îndemnizații suplimentare, având în vedere riscurile navigației în timp de răsboi.

Astfel, de exemplu, ofițerii vor primi 134 pe săptămână.

Centenarul companiei Royal Mail — La 26 Sept. 1839 **James Mac Queen — călător, jurnalist și statistician, membru al Societății Regale de Geografie** — a obținut o **chartă regală** pentru exploatarea serviciilor maritime dintre Anglia și Insulele Antile.

Flota cuprindea la început 14 vapoare de 1285 tone, având sbaturi (mașina avea 225 C. V.) și 3 corăbii.

La început societatea se numea **Royal-Mail-Steam-Packet Co.**

Foarte multe yachturi au fost rechiziționate pentru a fi folosite în compunerea flotei auxiliare.

ARGENTINA

Marina militară, va încorpora, în curând, mai multe nave dragoare, construite în șantierele proprii.

Aceste unități de 59 m. lungime, deplasament 550 tone, motoare Diesel, viteză 11 noduri, armate cu 2 tunuri de 101 (unul la prova + unul la pupa), echipaj 62 oameni, sunt destinate a înlocui vechile dragoare germane tip M. pe care le achiziționase din timpul răsboiului 1914—1918.

Nouile dragoare se numesc *Robinson, Seaver, Granville, Bouchard, Drummond, Spiro, Parker și Fournier.*

BELGIA

Cu prilejul acestui război, a fost necesar să se organizeze un nucleu al Marinei militare, care să se ocupe, în special, cu măsurile de precauție, față de minele beligeranților și cu măsuri de poliție în apele teritoriale.

Astfel avizo-ul pază-coastă *Zinnia*, a fost rearmat; la fel s'a întâmplat și cu cele 2 torpiloare germane primite în 1918 ca despăgubire de război.

Aceste 3 nave patrulează neîncetat în lungul litoralului belgian.

● *Guvernul german*, pe deoparte și cel polonez, pe de altă parte revendică cele 2 motonave comandate în Belgia de către fosta companie poloneză *Zegluga Polska*.

Se pare însă că aceste nave vor fi transferate sub pavilion belgian, dat fiind lipsa mare de tonaj de care suferă Belgia.

BRAZILIA

Din cauza răsboiului actual comerțul exterior este rău lovit căci 25% din comerțul său Brazilia îl făcea cu Germania.

In 1938 Germania cumpărase 40% din recolta de bumbac iar anul acesta voiau să cumpere întreaga recoltă.

Deasemeni Germania era al doilea client în ceea ce privește cafeaua.

Dar în afară de faptul că Germania nu mai poate cumpăra tonele de produse braziliene, pentru Brazilia greutatea cea mare este acuma că nu are suficientă flotă de comerț care să transporte acele produse în alte țări cari le-ar cumpăra, deoarece până la declararea răsboiului Germania făcea și cărăușia, dar acuma nu se mai poate din cauza restricțiilor răsboiului iar navele engleze, franceze și italiene cari lucrau în aceea parte a globului, și-au redus serviciile.

In parte s'a ameliorat această lipsă de nave de transport prin cumpărarea a 14 cargo-uri din Statele-Unite, dela **Moore Mac Cormack Line, Inc** — care împreună cu cele 250.000 tone ale Companiei de Stat **Lloyds Brasiliero** (vapoare destul de vechi), vor căuta a face față exportului brazilian.

CHILE

Journal de la Marine Marchande anunță că autoritățile din Chile și din Argentina au hotărît să exercite o supraveghere vigilentă în zona insulelor dela Țara Focului, unde s'ar părea că Germanii ar putea avea baze de aprovizionare pentru nave.

Se știe că în 1914 escadra germană care opera pe coastele Americei de Sud avea o bază într'o insulă dela Țara Focului.

Acuma s'ar putea repeta sistemul, mai ales că multe nave germane de comerț au părăsit porturile chiliene unde fuseseră internate, având plinul de încărcătură.

EGIPT

Canalul Suez a avut, în 1939, beneficii mai mici.

Incasările au fost de 7.992.200 lire, față de 9.664.500 lire în 1938, adică o diferență în minus de 1.672.300 lire.

FINLANDA

Marina finlandeză se compune din câteva nave de coastă de o slabă valoare militară.

Numai cele două nave pază-coastă *Vainamoinen* și *Ilmarinen*, construite în 1930, 1931, sunt puțin mai importante (deplasament circa 4000 tone, lungime 93 m., lărgime 16.30 m., pescaj 4,50 m. propulsiune cu două motoare Diesel de 1200 C. V., viteză 15 noduri). Au fost construite în Finlanda la *Abo* (șantierele *Crighton & Vulkan*).

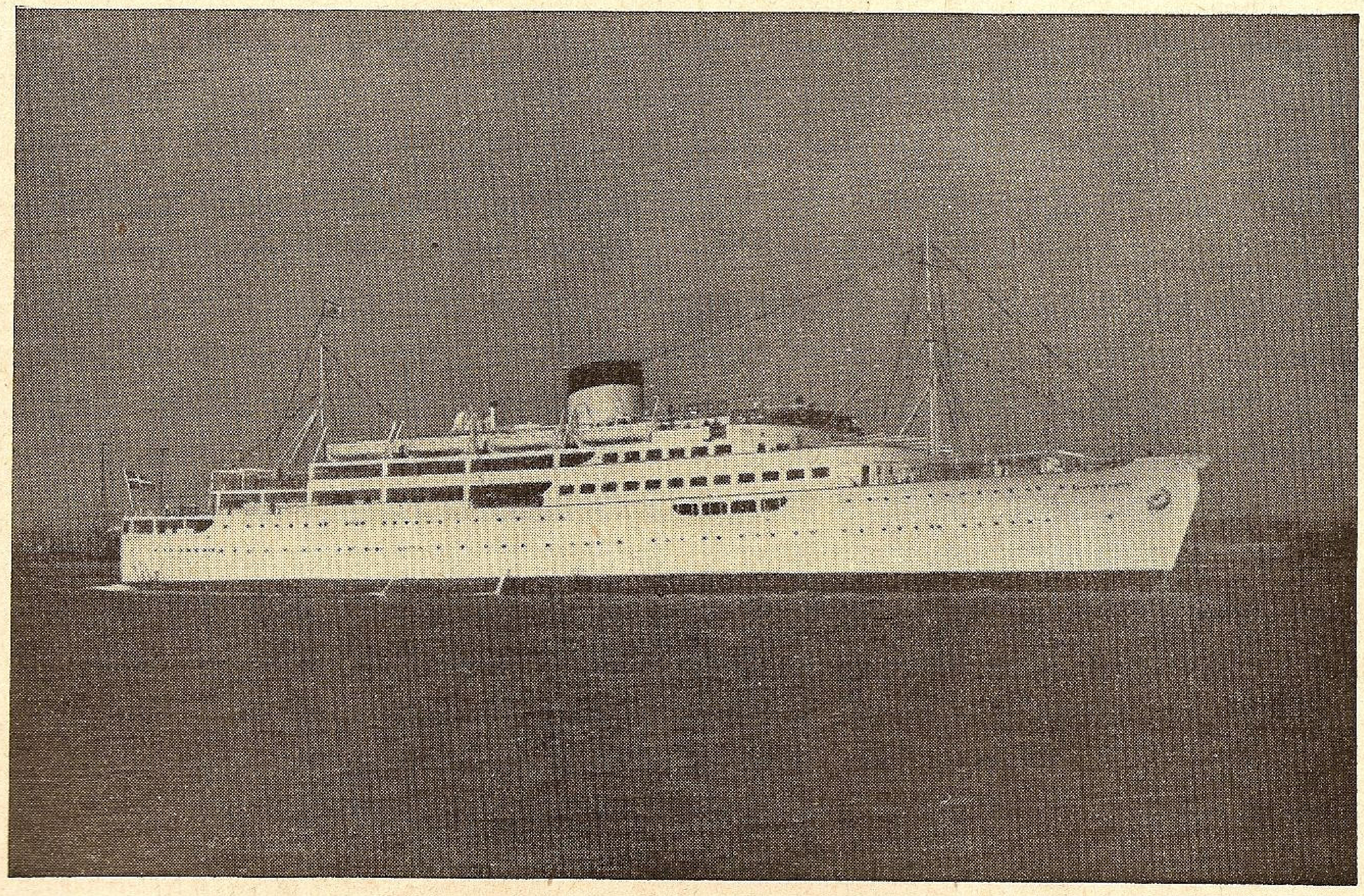
Sunt armate cu 4 tunuri de 250 mm., 8 tunuri de 102 mm. A. A. și 4 de 57 mm.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE AU FOST CONSTRUITE MOTO-NAVELE
„BASARABIA“ ŞI „TRANSILVANIA“

Au chiurasă de 125 mm. la centură și 120 mm. între turele.

Deasemenea flota mai cuprinde și 5 submarine: *Vesikko* (250/300 tone) cumpărat în 1936, *Vetehinen, Vesihüsi* și *Iku-Turso* (490/715 tone). Acestea au câte un tun de 76 mm. altul de 20 mm. și 4 tuburi lans-torpile de 530.

Motoarele sunt fabricate Atlas-Diesel (Stockholm), iar cele electrice la Brown-Boveri (Elveția).

De remarcat că Finlanda mai are și pe cel mai mic submarin din lume, *Sankko,* care are 99 tone deplasament la suprafață și 125 tone în imersiune. Are efectiv 11 oameni.

Poate fi demontat în două porțiuni și transportat astfel cu trenul. Acest submarin a fost construit având aceste caracteristici pentru a satisface clauzele convenției ruso-finlandeze, prin care se stabilise că Finlanda nu poate avea pe lacul Ladoga unități mai mari de 100 tone.

Deci acest submarin a fost construit pentru a fi întrebuințat și pe teatrul de operațiuni al lacului Ladoga (sau în termeni technici militari, cu acest submarin Finlanda avea să execute un fel de manevre pe linii interioare).

Flota mai cuprinde și un număr mare de nave de tonaj redus dar armate: *canoniere și puitoare de mine.*

Intre acestea cel mai important este *Hameannaa* de 900 tone și viteză de 15 noduri, apoi canonierele de 442 tone *Karjale, Turumaa.*

Marina finlandeză mai cuprinde și mai multe spărgătoare de ghiață și frumoasa navă-școală cu vele *Suomen-Joutsen* de 2300 tone.

FRANȚA

Puitorul de mine PLUTON, din cauza unui incendiu a fost victima unei mari explozii, pe când se afla la Casablanca. Au fost 100 victime.

Pierderea este destul de însemnată pentru Marina franceză.

● *Un submarin francez* a capturat o navă germană de comerț la 1200 mile depărtare de coastă. Fapta deosebită a comandantului francez a fost că nu a scufundat nava inamică ci a escortat-o până în cel mai apropiat port, la *Casablanca* unde va putea fi folosită de Marina franceză.

● *La Djibouti* se vor întreprinde lucrări de urbanism, de higienă, de asistență, clădiri administrative și militare și lucrări pentru aviație în valoare de 7 milioane franci.

● *Construirea celor 3 chiurasate* de 35.000 tone își urmează cursul într'un ritm rapid.

● *Litoralul francez,* care altă dată era apărat de armata de uscat, se află astăzi numai în grija Marinei.

Frontul mării este împărțit în regiuni, în sectoare și cuprinde numeroase lucrări de apărare în apropierea punctelor sensibile ale coastelor și în vecinătatea porturilor.

Unele din aceste organizații de teren, sunt încă de pe timpul lui Vauban, dar cele mai multe sunt de dată recentă și sunt îndreptate în contra obiectivelor marine și aeriene.

Contra acestor inamici (maritimi și aerieni) *Apărarea coastelor* are la dispoziție pe lângă bateriile de coastă și câmpurile de mine, escadrile de hidroavioane, patrulare și serviciile de control la nave.

● *Nava auxiliară Barsac,* de 1049 tone pe când făcea serviciul de patrulare cu misiunea de a supraveghea apariția submarinelor inamice în largul capului Finistere, a eșuat din cauza ceței și s'a sfărâmat de stâncile dela *Islaons* în apropiere de *Vigo* în noaptea de 8/9 Ianuarie.

Au pierit vreo 20 marinari. Restul echipajului a fost salvat cu foarte mare greutate de două nave spaniole.

GERMANIA

Din Copenhaga se anunță că o navă paz-coastă a lovit o mină și s'a scufundat la Sudul insulei Langenland. Se pare că din cei 38 oameni echipaj, n'au fost salvați decât 2 oameni.

● *Gotenhafen* a fost numit prin decretul Führerului vechiul port *Gdynia,* cucerit dela Polonezi. Totodată a fost declarat ca port militar și după știri din Suedia s'ar părea că Germanii vor face acolo o importantă bază navală pentru a răspunde măsurilor luate de Soviete în țările baltice.

● *Un nou port* se construește în grabă la Baltica în apropiere de *Stolpmünde.* Va fi destinat traficului cu Prusia Orientală. Proectul prevede o cheltuială de 40 milioane mărci.

Pachebotul german Bahia-Blanca de 8558 tone plecase înainte de Crăciun dela Rio de Janeiro, cu o încărcătură de cafea și minereuri.

Pentru a isbuti să ajungă în Germania a folosit același procedeu ca și transatlanticul Bremen, trasând drumul pe la Nord, în apropierea Islandei pentru a nu se întâlni cu vreo navă franco-britanică, în schimb însă s'a întâlnit cu un *iceberg* care i-a provocat scufundarea. La semnalul S. O. S., nava islandeză de pescari *Hafstein* a venit în ajutor și a salvat 62 oameni din echipaj.

● *Navele germane* cari în prezent, fac trafic numai în Marea Neagră, datorită faptului că a eși din Strâmtori ar fi dificil și riscant, sunt următoarele:

Arkadia, Delos, Ithaka, Larissa, Saltzburg, Yalova și Cordelia.

Autoritățile germane au trimis un avertisment Serviciului Hidrografic American. Acest avertisment ar fi fost primit și de Danemarca, Suedia și Norvegia. Prin acest avertisment, Reichul cere ca navele neutre să împiedice a fi confundate cu navele inamice mai ales în timpul nopții, evitând orice atitudine suspectă, schimbări dese de drum, navigația în zig-zag, navigație în convoi, navigație cu luminile stinse, deasemeni să nu refuze a stopa când li se va cere de către nave de răsboi, să nu se servească de aparatele de emisie — radio, anunțând când o forță germană ar fi în vedere.

Ziarul Daily-Sketch scrie că Germania ar intenționa să vândă Sovietelor majoritatea flotei de comerț, primind în schimb materii prime de care are nevoie.

In acest scop ar fi fost prin Berlin D-l **Tevosijan** comisarul poporului la industrie și construcții navale, care a discutat această chestiune cu Dr. Funk — ministrul economiei Reichului.

GRECIA

Statistica asupra traficului maritim al porturilor grecești în anul 1938, se prezintă astfel:

Pavilion	*Număr*	*Tanc*
elen	16.325	8.651.021
italian	1495	2.932.586
englez	610	1.104.394
german	512	944.244
olandez	367	466.063
jugoslav	361	493.228
român	214	383.128
suedez	163	182.089
norvegian	152	214.031
american	190	635.010
francez	118	397.692
rus	80	161.010
turc	36	31.452
japonez	10	34.938
alte țări	203	246.595
Total	20.836 vap.	de 16.817.489 tone

Pavilionul român ocupă un loc destul de frumos, mai ales față de pavilioanele *suedez* și *norvegian,* cari sunt incomparabil mai bine reprezentate în alte porturi de pe glob și a căror flotă este incomparabil mai mare ca cea românească.

ITALIA

Motonava Calino de 2.500 tone, a fost lansată la *Trieste.* Are 107 m. lungime, pescaj 5,80, viteza 18 noduri.

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCURFŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condiţiunile technice şi materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

Zilnic	12:30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40	pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00	pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40	pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
			CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
			PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00	sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii. au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

● *Al treilea chiurasat* de 35.000 tone, *Impero* este în curs de complectare. Celelalte două, *Vittorio Veneto* și *Littorio* au fost supuse la probe și se pare că rezultatele au fost favorabile.

Al patrulea — *Roma*, nu a fost încă lansat de pe cală. Caracteristicele acestor chiurasate sunt: lungime 230 m., lărgime 31,60 m., pescaj 8.55 m., turbine de 150.000 C. V., viteză 30 noduri, 9 tunuri de 381 mm. în 3 turele triple, 12 tunuri de 152 mm., 12 de 90 și 20 mitraliere A. A.

Nu se știe nimic despre blindajul acestor nave, dar se știe că protecția orizontală este foarte desvoltată iar cât despre compartimentaj, se spune că se prezintă ca și cum ar exista o a treia cocă.

● *Submarinul Bagnolini*, la încercările făcute, în golful *Tarento*, ar fi făcut imersiuni până la 104 metri adâncime.

● *Alt submarin, Luigi-Torelli*, a fost lansat la Spezzia. Face parte din o serie de 16 nave autorizate în bugetul din 1938.

Deplasamentul va fi de 1300 tone la suprafață și 1800 tone în imersiune. Va avea 2 tunuri de 120 mm. și 8 tuburi lans-torpile de 533 mm.

● *116 nave de pescuit* (șalutiere) au fost încorporate la flota de război și anume 31 ca nave de escortă iar 85 ca puitoare de mine.

● *Pachebotul Orazio* de 11.669 tone, de pe linia Italia — America de Sud, a luat foc în urma unei explozii la mașini la circa 50 mile de Marsilia și 160 mile de Barcelona.

Deși marea era foarte agitată au venit în ajutor un hidroavion, un dragor, un remorcher, un contratorpilor și un cargobot (toate franceze) și 4 nave italiene.

Din 412 pasageri, lipsesc 47; deasemeni nu se știe de soarta a 60 oameni din echipaj.

Autoritățile italiene au fost mișcate de felul în care au dat asistență navele franceze și prin atașatul naval dela Paris și Consulul din Marsilia au mulțumit autorităților franceze pentru ajutorul dat cu acest prilej.

IRLANDA

Flota militară. Guvernul statului liber irlandez, față de acordul anglo-irlandez din 1938, prin care s'a hotărît că navele britanice de războí nu pot intra în apele teritoriale irlandeze și având în vedere insinuarea că submarinele germane ar intra în aceste ape și ar veni la adăpostul coastelor irlandeze pentru a-și odihni echipajele și a încărca bateria de acumulatori, s'a văzut nevoit să creeze un corp de marină pentru a face poliția apelor teritoriale.

Astfel până la 9 Dec. 1939 s'au primit înscrierile celor ce doreau să facă parte din personalul acestei marine.

Deocamdată au fost armate 2 nave-coastă transformate din nave de pescuit. Mai târziu vor intra în serviciu alte șalutiere armate și vedete-torpiloare cari sunt comandate.

Costul comenzilor se ridică la 250.00 lire sterline.

Această flotilă va avea misiunea de a supraveghea apele teritoriale irlandeze și a împiedica violarea lor.

ȘI DVS.!...

. . . veți avea nevoie de o informație din Capitală sau din lumea întreagă. Deaceia e prudent să păstrați adresa Institutului românesc de documentare „TOT“: București I, str. Sf. Constantin No. 24 (telefon 3-16-15), care vă răspunde la orice chestiune dacă-i trimiteți mărci pentru răspuns și modestă taxă percepută la fiecare caz în parte.

Cereți prospecte și informații gratuite dela adresa de mai sus, referindu-vă la ziarul Dvs.!

JAPONIA

Argentina Maru, se numește transatlanticul de 13.000 tone (lungime 160 m., lărgime 21 m., 2 motoare Diesel de 16.500 C. V. fiecare, viteză de cursă 22 noduri, 10.500 m. cubi capacitatea magaziilor, 600 m. cubi de cală frigorifică) care de curând a intrat în serviciu pe linia din jurul lumii.

● *Compania Osaka Syosen Kaisya*, mai are în construcție încă 2 nave de acelaș tip cu care va complecta linia celor 30.000 mile de parcurs în jurul pământului, cu opriri în 10 țări.

Este singura companie care menține un serviciu de navigație în jurul lumii.

● *Crucișetorul Samida* a fost lansat de pe cala șantierelor din *Osaka*. Nici o altă dată precisă nu a fost comunicată.

Deasemenea arsenalul din *Okayama* a lansat o altă navă numită *Shimusko*.

● *20 unități ușoare* totalizând 54.430 tone vor fi construite cu începere din Aprilie 1940.

Vor fi întrebuințate ca nave de patrulare costieră.

● *Torpilorul Toktsu Kazé*, de 2000 tone deplasament și 34 noduri viteză a fost lansat în Noemvrie de șantierele *Uraga*.

JUGOSLAVIA

Industria maritimă jugoslavă în 1938, s'a prezentat cu 2.605.000 tone de mărfuri manipulate în porturi față de anul precedent, când cifra respectivă a fost de 2.698.000 tone mărfuri.

Acest regres se datorește mai ales scăderii exportului.

● *Presa jugoslavă* arată că Germania ar fi făcut Jugoslaviei propuneri pentru vânzarea navelor germane care se află refugiate în porturile italiene.

Plata s'ar face în mărfuri.

Se aduce la cunoştinţa generală că desfacerea cimentului produs de fabricile din ţară, se face prin noua societate constituită sub firma:

BIROUL DE VÂNZARE AL CIMENTULUI S. A. R.

CU SEDIUL IN:

BUCUREŞTI, • B-dul Carol I. No. 38 etaj II • TELEFON 4.6536

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU

APUS DE SOARE PE DUNĂRE, SPRE VÂLCOV

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL IX — No. 4

APRILIE 1940

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART APARE LUNAR Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 4

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Aprilie 1940

CUPRINSUL:

Contr'amiral N. Păiş: Liga Navală Română . . . pag. 93
Amiral Eustatziu Sebastian: Marinarul . . . . . „ 95
Nu *C-dor August Roman:* Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" . . . . „ 99
G. Santină: Amintiri de pe Bricul „Mircea" . . „ 101
„Salvamar": Darea de seamă pe 1939 . . . . . „ 103
Cronicar: Războiul Marin . . . . „ 106
Z. N.: Lupte navale în 1870 . . . . „ 110
L. N. R.: Conferinţe . . . . „ 111
* * * Glasul presei . . . . „ 115
Aspirant D-tru Pleşoianu: Pe vreme bună sau furtună, (Revista de 101 zile) . . . . . „ 116
Alexandru Bilciurescu: Decoruri marine . . . . . „ 119

Recenzii — Informaţiuni — Ştiri din străinătate.

Supliment: Marea Noastră pentru tineret, Nr. 11.

Fiind broşat aparte, poate fi scos cu uşurinţă de cei care doresc a-l lega separat.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 1000
Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA:
„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
Bucureşti Str. Carol, 26

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

Convocare

Membrii Ligii Navale Române sunt convocaţi la Adunarea generală extraordinară pentru ziua de 5 Mai 1940 orele 10 la Cercul Militar din Bucureşti, când se va desbate următoarea

Ordine de zi:

1. Modificarea statutelor spre a fi de acord cu legea înfiinţării Ministerului Aerului şi Marinei.

Vice Preşedinte, **C. Amiral-Adjutant N. PĂIŞ**
Secretar General, **Comandor A. NEGULESCU**

Convocare

Membrii Ligii Navale Române sunt convocaţi la Adunarea generală ordinară pentru ziua de 5 Mai 1940 orele 11 la Cercul Militar din Bucureşti, când se va desbate următoarea

Ordine de zi:

1. Comunicarea alegerei ca Vice-Preşedinte al L. N. R. a d. C. Amiral Adjutant N. Păiş.
2. Darea de seamă a activităţii L. N. R. pe anul 1939.
3. Raportul d-lor cenzori asupra gestiunii pe anul 1939.
4. Contul de gestiune şi descărcarea comitetului central şi consiliului de direcţie L. N. R. pe exerciţiul bugetar 1939.
5. Aprobarea proectului de buget pe 1940/41.
6. Fixarea cotelor filialelor L. N. R. din ţară, pe anul 1941.
7. Fixarea cotizaţiilor membrilor Ligii pe anul 1941.
8. Alegerea cenzorilor şi supleanţilor pe un an.
9. Cooptări de membri în comitetul central.
10. Proclamarea ca membru de onoare a d-lui Consilier Regal Gh. Tătărescu, primministru.
11. Propuneri (dacă sunt depuse cu cel puţin 10 zile mai înainte).

Vice Preşedinte, **C. Amiral-Adjutant N. PĂIŞ**
Secretar General, **Comandor A. NEGULESCU**

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE — LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel*, 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26*, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.

D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109*, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.

D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51*, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.

D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, *Str. Regală 106*, oefră articole de cofetărie cu reducere de 10%.

D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea"*, oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.

D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale*, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.

D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199*, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.

D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42*, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CHIŞINAU

CASAPIAN, Magazin de Manuf. „Lafayette şi Kaukoz", Bulev. Reg. Carol II, Nr. 104, 5%.

DIACONESCU D-TRU, Farmacia „Diaconescu", Bulev. Reg. Carol II, Nr. 67, 10% şi 40% pentru prep. propriet.

GOREŞTI I., Magazin de galanterie „Goreşti", Bulev. Reg. Carol II, Nr. 102, 5%.

MECU GH. GEORGESCU, Librăria „Cartea Românească", Bulev. Reg. Carol II, 5%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9*; reducere 10%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%*, la cărţile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51*: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17*: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

LIGA NAVALĂ ROMÂNA

BUCUREŞTI I, STR. SPIRU HARET Nr. 6 — TELEFON: 3-49-08

Subsemnatul.. în vârstă de.................... ani şi cu locuinţa în

str.. Nr.............. din comuna.. judeţul..................................

declar că mă înscriu din toată inima ca membru [1]).. în Liga Navală Română cu o

cotizaţie de [2]).. lei anual, socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeaţă)..

[1]) Major sau junior.

[2]) *Cotizaţia membrilor majori este:*

240 lei anual pentru cei cu salarii sau venituri peste 3000 lei lunar

120 „ „ „ „ „ „ „ „ sub „ „ „

Cotizaţia *membrilor juniori*, străjeri şi premilitari, este de 24 lei anual.

Membrii majori primesc GRATUIT ambele reviste lunare; membrii juniori primesc numai „Marea noastră pentru Tineret". Dacă doresc a le primi pe amândouă, cotizaţia va fi cea de 120 lei anual.

Pentru cei din familia membrilor, cotizaţia este de 60 lei anual, fără a primi revista. ● La înscriere mai plătesc: membrii majori 80 lei, cei juniori 30 lei pentru carnet, insignă şi statut, adăogând şi o fotografie.

BON
pentru participare
la concursul XI
Sunt / Nu sunt membru

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRĂGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi.
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10% 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10 % radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu	„	60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S.	„	10
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	20
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel	„	12
Marina Regală de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu.	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru	„	30
Elogiul Mărei de D. I. Gr. Perieţeanu	„	5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu	„	100
Volumul legat	„	120
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru	„	12
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25
Trofee **pentru şapcă**	„	200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„	120
Flamura L. N .R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„	150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„	300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 1 m.)	„	1000
Baston port flamură elegant	„	500

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	La prefectura judeţului
2. Brăila	General Avramescu	La grupul nav. grănic.
3. Braşov	General I. Carlaonţ	La corpul de armată
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Barbu Zaharia	La comenduirea pieţei.
5. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	La Cercul Militar
6. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	Str. Simion Murafa, 22
7. Chişinău	G-ral I. Carlaonţ	La comenduirea pieţei
8. Cluj	Col. Manole Enescu	Piaţa Cuza-Vodă, 16
9. Constanţa	C.-Amiral Schmidt Victor	La Hotel Carol
10. Corabia (Romanaţi)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
11. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
12. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	La primăria comunei
13. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
14. Falciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
15. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
16. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
17. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
18. Stălineşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
19. Vetrişoaia	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
20. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Cerealelor, 4
21. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
22. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	La comand. garnizoanei
23. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
24. Ismail	Col. Petre Jinga	La căpit. portului Ismail
25. Piatra-Neamţ	Lt.-col. Eugen Hociung	La prefectura judeţului
26. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
27. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
28. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
29. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
30. Silistra	Avocat Mircea Costopol	Str. Sf. Petru şi Pavel, 6
31. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
32. Soroca	Maior A. Ursu	La leg. jandarmi
33. Sulina	C-dor ing. Adam Jijie	La cercul marinei
34. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	La comand. garnizoanei
35. Tg. Mureş	G-ral Georgescu-Pion	La comand. diviziei
36. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	La comand. garnizoanei
37. Tulcea	Lt.-col. V Raţă	La Cercul Militar
38. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
39. T. Severin	V. Netta	La căpitănia portului

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10$^0/_0$ din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 3.49.08.

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

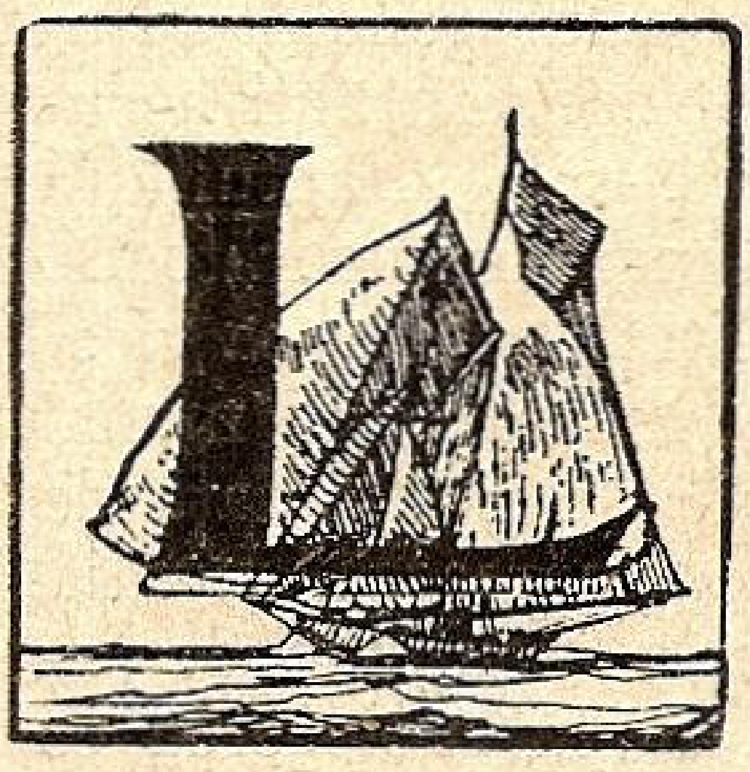
Buletinele: A. G. I. R., Antigaz, Bursei Bucureşti, Demografic al României, Dunării Maritime, Pompierilor, Pregătirii Premilitare.

Gazetele: Avântul Carpaţilor, Cerul Nostru, Condeiul, Focşani, Marea Municipală, Progresul Transilvaneniei, Ţara Nouă.

Revistele: Aeronauticei şi Marinei, Cele Trei Crişuri, Corespondenţa Economică, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Igiena Socială, Industrială, Infanteriei, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia). Journal de la Marine Marchande, Luptătorii Voluntari, Marina (L. N. Argentina) Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Natura, Nautica (L. N. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Plaiuri Săcelene, Poşta Nouă, Răsăritul, Revue de la Ligue Maritime Belge, România, România Aeriană, România Eroică, Roumanie Nouvelle (la), Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Soc. Filatelică Română, Tinerimea Română, Yacht (le), Zee (de).

LIGA NAVALA ROMANA

de contr'amiral adjutant N. PĂIŞ
vice preşedintele Ligii Navale Române



LA aceiaş epocă, exact acum 13 ani, un grup de marinari inimoşi s'au întrunit în casa defunctului amiral I. Coandă şi au pus la cale înfiinţarea „Ligii Navale Române“. De atunci şi până acum, Liga a mers progresând, încet, dar sigur, desvoltându-şi activitatea în raport cu mijloacele-i modeste pe cari şi le-a procurat singură; în tot acest timp, a întâmpinat greutăţi pe cari le-a învins; iar, astăzi, se găseşte într'o situaţiune înfloritoare, demnă de toată lauda conducătorilor, colaboratorilor şi sprijinitorilor ei.

De unde, în primele începuturi, Liga a fost înţeleasă şi ajutată numai de cercurile marinăreşti, astăzi, putem mărturisi, cu satisfacţie, că ea a trecut de mult din impasurile în cari s'a găsit, de oarece, de vreo câţiva ani încoa, ea continuă să fie nu numai mai bine înţeleasă şi mai mult apreciată, dar se bucură şi de încrederea nemarinarilor şi a şefilor de autorităţi civilo-militare din ţară.

Astfel se explică faptul sporirii filialelor şi, ca urmare, înscrierea crescândă a membrilor Ligii. Aşa că din 11 filiale ce existau până la 1937, numărul lor a fost de 25 în 1938 şi de 38 filiale în anul 1939.

Pentru a ne da seama de situaţiunea de fapt, n'avem decât să ne reamintim nu mai departe decât ce era înainte, cu cinci-şase ani şi mai înapoi, când nu exista departamentul aerului şi marinei. Comandamentul marinei noastre se găsea, undeva, înglobat ca oricare alt serviciu din sutele de servicii ale armatei.

„Liga Navală Română“ era, atunci, singurul organ independent, în afara oficialităţii care avea contact cu marele public în chestiunile marinăreşti.

In tot acel timp, luptând cu foarte multe greutăţi şi izbindu-se de indiferenţe, Liga a acţionat prin mai multe mijloace de propagandă puse în serviciul marinei şi anume: prin conferinţe, revistă, broşuri, legături şi colaborări cu filialele şi membrii ei. A căutat să lumineze opiniunea publică, dela noi, în privinţa unei cât mai exacte aprecieri şi valorificări a bravei noastre marine, — conducătorii fiind convinşi că marina merita o soartă mai bună. Ca atare a contribuit, într'o oarecare măsură, prin propaganda întreprinsă, să se înţeleagă, cu un moment mai devreme, nevoia înfiinţării ministerului aerului şi marinei.

Marinarii şi membrii Ligii Navale Române au salutat, la timp, cu bucurie, crearea acestui departament. Liga Navală a resimţit, imediat, prezenţa unui mare *aliat* pentru ea şi puternic *sprijinitor* pentru marină, pe care de mult timp îl aşteptau.

De atunci, zonele sale de acţiune — în sectorul mărinăresc — exercitate prin revistă, conferinţe, broşuri, legături şi colaborări, excursiuni, concursuri cu premii, expoziţii, serbări de „Ziua apelor“ şi „Ziua marinei“ — aveau să fie mai lărgite, mai adâncite şi mai întinse în suprafaţă.

Vechea revistă „România maritimă şi fluvială“, înfiinţată de regretatul comandor Eugen Botez (scriitorul Jean Bart), se transformă adoptând titulatura simbolică „Marea Noastră“, de sub direcţiunea d-lui comandor Aurel Negulescu — Moş Delamare, care are şi o mică tovarăşe de propagandă „Marea Noastră pentru Tineret“, înfiinţată decând Liga a început să-şi sporească numărul membrilor juniori[1]).

In anul 1937, la împlinirea a zece ani dela înfiinţarea Ligii Navale Române, a apărut un număr festiv, special, cu aproape 200 pagini text şi numeroase ilustraţiuni, al revistei „MAREA NOASTRĂ“, în fruntea căreia M. S. Regele Carol II a binevoit a scrie pilduitoare şi înălţătoare cuvinte, cari au servit şi vor servi şi în viitor ca îndreptar şi crez pentru marinari, pentru membrii Ligii şi pentru toţi cetăţenii ţării.

Propaganda prin conferinţe publice prinde o desvoltare din ce în ce mai mare, fiind cercetate într'un chip din ce în ce mai în afara membrilor marinari, dar şi de unii ucenici şi meseriaşi dela diferite întreprinderi industriale. Aceste conferinţe, numite, la ultima serie, *inițieri marinărești,* desvoltate în tot decursul anilor, în Capitală și în țară, au ajuns la 57 conferințe ținute până acum.

---

[1]) Revista „Marea Noastră“ se găseşte în al IX-lea an, iar „Marea Noastră pentru Tineret“ în al III-lea an dela apariţie.

Ceeace este, îndeosebi, îmbucurător e faptul că între conferențiarii Ligii se prenumără foarte mulți nemarinari.

Multe din aceste conferințe, al căror text integral l'am putut obține dela conferențiari, au fost tipărite în broșuri aparte, pentruca și membrii din țară, neparticipanți, să se poată bucura de lecturi instructive și, în acest fel, propaganda Ligii în desvoltarea problemelor marinărești, să se facă și prin viul grai și prin publicațiuni, care se ocupă de chestiuni strâns legate de ape, sau de obiectul preocupărilor ei — însumând 25 publicațiuni apărute până acum[2].

Prin serbările de ZIUA APELOR și ZIUA MARINEI, cari se desfășoară în toată țara într'un mod înălțător — patriotic, se face o intensă propagandă marinărească dusă până în unele mici cătune, unde, atunci, se pomenesc numele eroilor marinari morți la datorie și se vorbește de Dunăre, de Marea Neagră și de apele românești, cari au fost înroșite cu sângele luptătorilor noștri, în decursul veacurilor.

In toți anii, în orice împrejurări, Liga Navală, încă dela înființare, a stat de veghe și a urmărit anumite evenimente și fapte istorice petrecute în țară, care i-a putut servi sie-și, direct sau indirect, pentru înflorirea și propaganda marinărească.

Liga Navală Română, prin conducătorii și membrii ei, înțelege să fie un organ de propagandă cât mai viu și cât mai sensibil în viața națională a României, căutând să urmărească toate fenomenele social-economice cari au atingere cu marina, cu apele și cu producțiunile acestora.

Iată când este vorba de un *nou regim la gurile Dunării* care trebue negreșit înfăptuit în folosul României, Liga a venit la timp prin cuvântul rostit în conferințele sale publice și prin scrisul său în revista „Marea Neagră", care și-au găsit răsunet. „Direcțiunea Dunării Maritime" e o înfăptuire nu numai a marinei ci a întregei țări.

Nu mai puțin a întreținut vie campania pentru *fondul marinei naționale,* care s'a și realizat.

Acum doi ani a sugerat ideea ridicării unui monument închinat eroilor marinari, inițiativă care a fost îmbrățișată cu căldură de d. general-adjutant Paul Teodorescu, ministrul aerului și marinei, și de d. c. amiral Al. Gheorghiu, secretarul general al M. A. M.

Acum trei ani, tot Liga Navală a luat inițiativa construcției nouei nave-școală „Mircea", în care scop a făcut apel la subscripții publice, care a dus la rezultatul că s'au putut strânge numai 5.660.736 lei, din cauză că presa, în acel timp, nu a făcut destulă propagandă în marele public. In cât comanda acestei nave a fost făcută din bugetul Statului. Fapt real este că, astăzi, marina noastră regală, e înzestrată cu acest perfect instrument de instruire și pregătire a cadrelor în practica războiului maritim.

In toți anii, Liga a accentuat, continuu, intensificarea aplicării *înnotului* în rândurile tineretului, prin Straja Țării, pregătirea premilitară, școli și diverse societăți, așa fel ca acest exercițiu să fie introdus ca materie obligatorie în programele analitice școlare. Voiu stărui, mai departe, și în viitor, pentru reglementarea înnotului, socotind acest exercițiu ca parte componentă în sănătatea și vitalitatea neamului românesc. Revistele „Marea Noastră pentru Tineret" au publicat mai multe articole în acest scop și au apelat la introducerea acestui salutar exercițiu. Ca ecou al acestei campanii, M. A. M. a prevăzut, în bugetul său, suma de un milion lei ca subscripție acordată federației de natație.

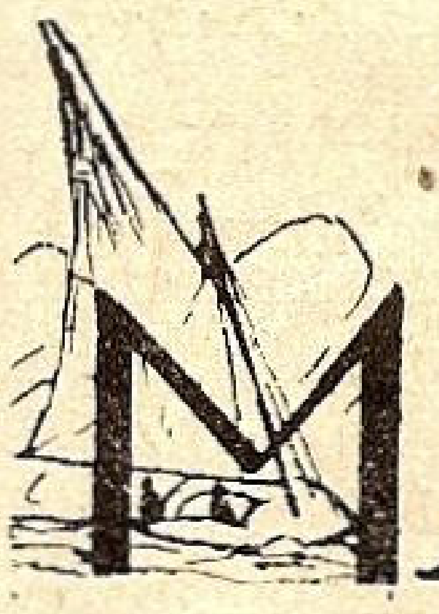
Un fapt concret este desvoltarea crescândă ce iau unitățile de străjeri marinari și premilitari marinari, cari, datorită intervenției pe care Liga a făcut-o, încă de acum doi ani, ministerul marinei a sprijinit ideea și a impulsionat-o în tot acest timp; iar, ca urmare, M. A. M. va acorda un sprijin bănesc de 2.200.000 lei pentru ambarcațiuni de sport la unitățile străjerești marinărești.

Un eveniment de o importanță covârșitoare, pe care ținem să-l subliniem, este prezența d-lui general-adjutant Paul Teodorescu în fruntea departamentului aerului și marinei. Nu vorbim de opera D-sale înfăptuită la marină, cu realizări dintre cele mai îmbucurătoare. Ci, rămânând în cadrul strict al calității ce am, ca vice-președinte al Ligii Navale Române, mă raportez numai la extraordinara D-sale bunăvoință ce a arătat față de acest organism de propagandă marinărească, numit, pe scurt, L. N. R., învăluind-o cu o atențiune deosebită. Spre a-și arăta și dovedi, în fapt, înțelegerea ce are pentru programul de lucru al Ligii, care ține să se afirme încă mai mult în câmpul propagandei marinărești, d. general-adjutant Paul Teodorescu a și convocat, la minister, în toamna 1939, pe reprezentanții câtorva autorități cu cari Liga colaborează direct și efectiv. La timp, ziarele au înregistrat acest eveniment crucial pentru soarta mai bună a Ligii Navale Române. Atunci, d. comandor A. Negulescu, secretarul general al L. N. R. a citit un memoriu luminos cuprinzător de toate realizările înfăptuite și programul viitor de lucru. După discuțiunile cari au avut loc, în jurul expozeului făcut, de parte din persoanele prezente, d. ministru-general-adjutant Paul Teodorescu, în sinteza înfățișată, și-a spus punctul său de vedere, conchizând că Liga Navală trebue să fie sprijinită bănește: pentru a-și exercita o cât mai întinsă propagandă marinărească, în întreaga țară. Chiar la aceiaș convocare, din toamna anului trecut, am fost autorizat de d. ministru să iau contact cu conducerea centrală a L. N. R., spre a-i cere să-și formuleze programul de lucru pentru viitor, ceeace am și făcut cu regretatul amiral Coandă, fostul vice-președinte al Ligii, și cu d. comandor Negulescu, secretarul său general. Programul alcătuit, din vreme, în vederea exercițiului bugetar 1940—1941, mi l-am însușit pe de-a-întregul și așteaptă execuția pe dată ce sumele, prevăzute în bugetul M. A. M., vor trece în cassa Ligii.

Este timpul să reproduc, aci, cuvintele M. S. Regelui Carol II scrise în numărul festiv al revistei „Marea Noastră", de acum trei ani, spre a fi reîmprospătate marelui public, prin presă, — fiind convins că publicul și presa sunt cei doi factori cari pot să ajute

---

[2] Citām numai câteva din aceste publicațiuni: VOCABULAR NAUTIC de Emil Oprișan-fiul; CARTEA DUNĂRII de Jean BART; CÂNTEC DIN MARE (poezii) de cpt. c-dor N. Christescu; VIAȚA ROMANIEI PE MARE ȘI PE DUNĂRE de Mihail Negru; MAREA de R. Ciocârdel: MARINA DE RĂZBOI SUB DOMNIA REGELUI CAROL I (1866—1914) de amiral Sebastian Eustatziu; ZIUA APELOR; O CORABIE ROMANEASCĂ de Jean Bart: COMENTARII ASUPRA RĂZBOIULUI SUBMARIN de R. Ciocârdel; MARINA REGALĂ de R. Ciocârdel; NOUA METODĂ DE INNOT de Locot. Paul Epureanu; MARINA NOASTRĂ de Moș Delamare; ALBUMUL NAVELOR de locot. comandor D. Ştiubei. Afară de aceste publicațiuni, s'au mai tipărit și conferințele ținute de d-nii prof. N. Iorga, prof. S. Mehedinți, prof. M, Dașcovici, avocat I. Gr. Periețeanu, v. amiral I. Bălănescu, ing. Mihalopol, ș. a.



MARINARUL,

călătoriile lui pe întinsul apelor

de d. amiral EUSTATZIU SEBASTIAN

Conferință ținută la Fundația Regele Carol I, Joi 2 Martie 1939. A luat parte și d. ministru al Aerului și Marinei, general adjutant Paul Teodorescu cu d. secretar general Amiral Gheorghiu

Sunt omul trecutului, 82 ani de viață. Sunt și al prezentului. Am mers cu timpul. Mă bucur de traiul de astăzi cum m'am bucurat și de al trecutului îndepărtat. Aceleași timpuri, aceiași oameni. Zile rele de griji, de nevoi, de umilință. Zile bune, zile senine de fast, de putere, de mărire pentru Țară și pentru Neam. Pare că nimic nu s'a schimbat. Lumea merge înainte. Universul, infinitul nu are vârstă, legea lor este și rămâne aceeași. Numai omul, făptura asta minunată eșită nu se știe prin ce mister, poate căzută din soare ca să stăpânească întreaga strălucire a acestei lumi a rămas nehotărît, capricios, turbulent, crud dar și născocitor.

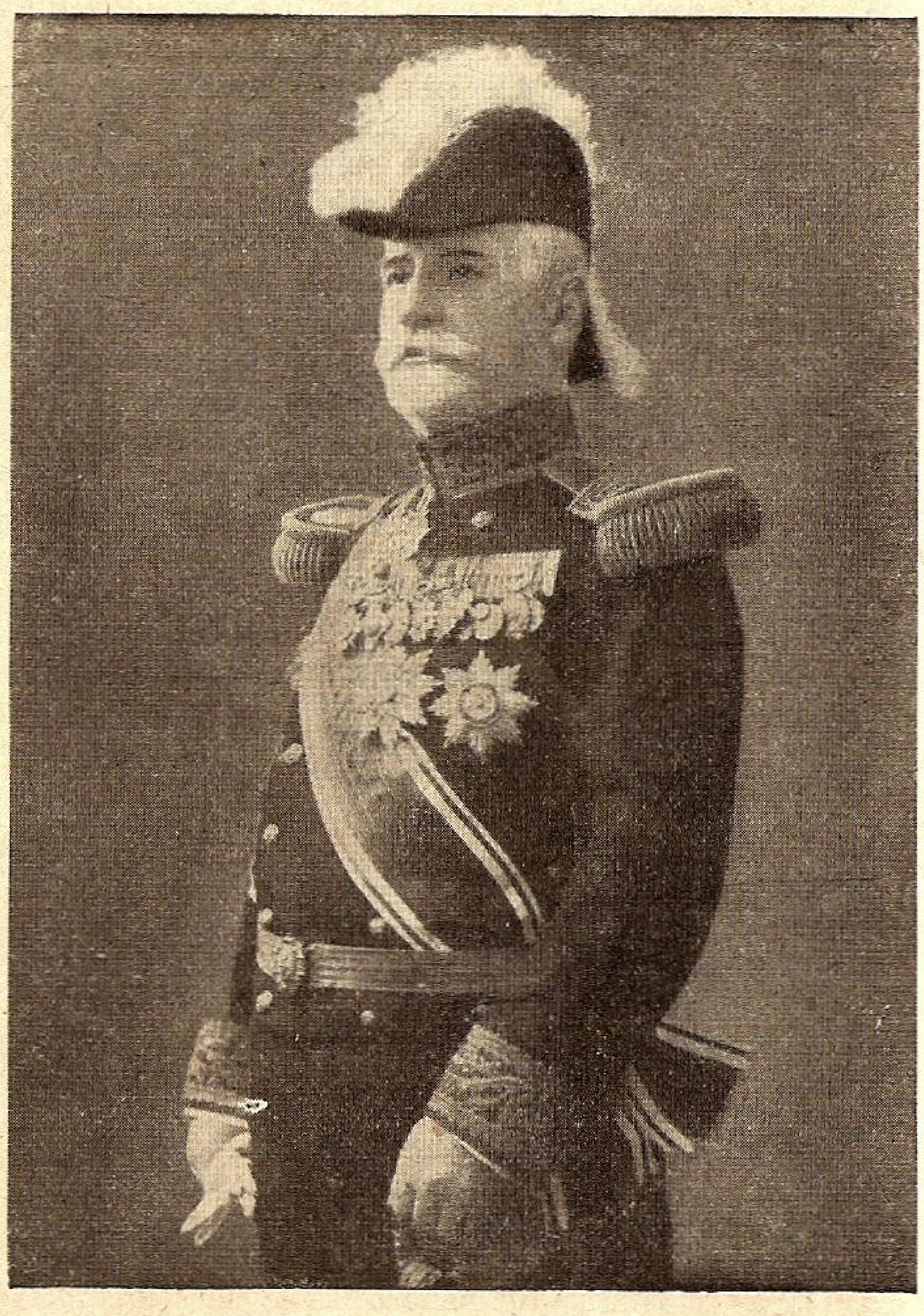
E de observat că omul singuratic ca și cercetătorul, omul de știință, sunt mai pașnici decât colectivitatea.

Oamenii în bandă, în partide politice, sunt ființele cele mai îndrăznețe, în rele, sunt porniți în jaf și crime în destrămări de orânduială, în abuzuri de tot felul.

Dela indivizi la națiuni aceleași porniri sălbatice de distrugere, de a lua totul pentru ei dela alții, de s'ar putea întreaga lume pământească să fie a lor, a unui grup de națiuni, a unei singure națiuni.

Omul de știință, cercetătorii în laboratoare, astronomii, marinarii, pigmei prin natura lor materială, giganți, spirite cercetătoare prin inteligența lor, sunt aceia cari prin călătoriile lor pe ape, în lumea stelelor, în cabinetul lor de lucru trăesc cu adevărat, în liniște, în lumină, în frumusețe.

Dacă luăm marinarul, pe adevăratul marinar, om



D. amiral Eustatziu Sebastian

complect. El în largul mărei departe de patimile pământești poate frământa și deslega toate marile chestiuni. Intre cer și apă, în liniștea profundă și pătrunzătoare, când marea e lină și luminoasă ca și în clocotul furtunilor când este înfuriată și întunecoasă, marinarul se găsește mai în apropiere de Dumnezeire.

Prin viața sa în imensitatea apelor, el devine oțelit, blând și iubitor, drept și cumpătat, și cu experiența ce îl apropie de înțelepciune.

In mijlocul elementelor naturii dispare rangul, trufia cu toate celelalte patimi omenești. Marinarul obiș-

---

opera Ligii Navale Române, la care apelez acum, sprijinindu-mă pe înălțătoarele cuvinte Regale cari sună astfel:

„Opera cea mai națională, ce trebue îndeplinită de Liga Navală Română, începe de azi înainte. E o operă la care nu trebue să se înhame numai un comitet restrâns de oameni de bună voință, ci massa cea mare a populației Românești.

„Iubirea de mare și spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educația unei națiuni și aşi avea o nespusă mulțumire dacă Liga Navală Română va reuși pe deplin să propage în mulțime această dragoste și acest spirit“.

Ca ultim cuvânt ,de încheiere, este apelul ce îndrept către toți factorii de conștiință națională: *să prețuiască Marea, Dunărea cu toate apele românești, marina de comerț și cea militară, cu tot ce aparține acestora, ca instrumente și aparate pentru sporirea, valorificarea și păstrarea neatinsă a patrimoniului nostru integral național inclusiv marinăresc.*

Prețuirea tuturor acestora se va putea dovedi numai în fapt, prin înscrierea a cât mai mulți cetățeni, din toate clasele sociale, în marea unitate de propagandă numită Liga Navală Română de sub Augusta Președinție activă a M. S. Regelui Carol II.

Vicepreședinte L. N. R.
C. Amiral Adjutant N. PAIȘ

nuit a vedea departe în zare și dincolo de zare, vede și trăește adevărata viață; numai el știe ce e mirajul, așa că viața pământească nu-l poate înșela.

Marinarul citește în adâncimea apelor și în înălțimea văzduhului și-și găsește drumul în cetirea stelelor.

Pe marinar nimic nu-l oprește în drumul său; nici furia năprasnică a vânturilor nici valurile uriașe ale apelor, nici ghețurile veșnice polare.

Toate pământurile azi locuite, au fost găsite de marinari.

In lungul și latul pământului, în întinsele suprafețe a apelor, nimic nu a rămas necunoscut și neiscodit de marinari. Credința bătrânilor marinari este că îndrumarea tineretului să se facă temeinic și spre ucenicia marinărească, numai așa vor putea deveni oameni complecți.

Călătoriile pe imensitatea apelor ne arată splendoarea și măreția naturii. S'ar părea că această viață este monotonă; zi și noapte numai între cer și apă. — E o greșeală — este numai aparentă această credință.

Vântul și aspectul Mării, în legătură cu al Cerului sunt în continuă mișcare, în transformări sub văzul și auzul marinarului. Plecarea unei corăbii dintr'un port te depărtează treptat, treptat de țărm, care prin apropierea serii se confundă cu orizontul. Ești clătinat de izbiturile capricioase ale unei Mări furioase, sau legănat de lungile și leneșile valuri ale unei Mări somnoroase.

Dacă de exemplu pleci seara din Insula Tenerif, din grupul insulelor Canare, piscul cu acelaș nume, care în timpul zilei este mai întotdeauna acoperit, apare în toată splendoarea lui, grămada de zăpadă argintie ce îl acoperă tot anul, luminează tot orizontul. Razele soarelui ce scad mereu, concentrându-se deasupra vârfului de zăpadă, transformă prin razele sale, albeața sa de argint într'un roșu transparent.

Tot muntele este în nori afară de vârf care este încă în lumină. Odată cu noaptea totul dispare.

Corabia își urmează drumul în Oceanul Atlantic, spre Sud ca să găsească vânturile numite Alizee, care duc spre calmurile equatoriale. In zona acestor vânturi, plăcutele vânturi constante în direcție și intensitate, adio furtuni, vânturi variabile, departe de griji, de momente neașteptate.

Odată drumul hotărât, zile întregi numai e nevoie de nici o manevră. Dvs. ați înțeles că ne aflăm pe o corabie, adică pe o navă numai cu pânze, absolut numai cu pânze, pe care vă rog să vă închipuiți că vă aflați și dv.

In Alizee, temperatura cea mai dulce, cerul limpede, presărat ici colo spre Orizont cu norii numiți Cumulus, semnul determinant al acestor vânturi.

Dar aceste vânturi ce înviorează și înveselește întreaga noastră ființă, din nenorocire le părăsim.

Incetul cu încetul vântul slăbește, orizontul începe a se posomorî și devine schimbător până ajungem în zona calmurilor equatoriale; bandă cuprinsă între Alizeele ce părăsim și Alizeele din Oceanul Atlantic de Sud.

Această bandă are o lățime între trei și patru sute de klm. Aci vântul numai suflă decât din timp în timp insoțit de o ploaie uricioasă cu picături mari și fierbinți, o căldură umedă 45—50° C. Oamenii aproape goi, sleiți de puteri.

Tot aici se face botezul celor care pentru întâia oară trec Equatorul. O serbare tradițională, curioasă și oarecum grotescă prin costumele și cuvântările zeilor imaginați, cari primesc călătorii și bastimentele ce intră în acest domeniu a lui Neptun și tatăl tropicului cu d-na, Linia equatorului, însoțiți de draci negri, galben, șofran, urmați și ei de animale fantastice. Până la terminarea botezului aceste personaje istorice reprezentate prin oamenii echipajului iau comanda corăbiei.

De aci înainte începe să se arate peștii sburători, cari sbor în bancuri, la o înălțime de 3—4 metri. In sborul lor par niște rândunele de mare. Apoi vin rechinii, peștii numiți Cacholots sau Soufleur 3 m. lungime care aruncă apa ca Balenele. In aceste calmuri equatoriale se întâlnesc multe corăbii ca a noastră, cari luptă cu adierile de vânt, ca să iasă din calm și să intre în zona vânturile regulate cari duc bastimentul în lungul coastei Braziliei, până în latitudinile joase, unde se găsesc vânturile tari de Vest, cari conduc până la Capul de Bună Speranță și apoi la Sudul Australiei, prin Oceanul Indian.

Ce minunat lucru pentru marinari, de a cunoaște curenții Atmosferei și ai apelor, cari înlesnesc navigațiunea, — de a ajunge, într'un timp mai scurt, la un punct dat, urmând cele două laturi ale unui unghi drept în loc de ipotenuză.

De asupra capului nostru, pe un cer senin începe a lumina noi stele. Constelațiile Vechei Europi scoboară încet, încet — Ursa mare urmată de steaua polară, sub linia orizontului. Inaintea noastră Crucea de Sud se ridică în fiecare seară pe cer ca să ne arate pământurile vecine polului Austral (Polul Sud).

Vântul suflând în pânzele corăbiei duc astfel departe pe navigatori, așa că nu se mai află sub acelaș cer, nici sub acelaș climat și numai vede strălucind aceleași stele. Odată trecut Equatorul se trece dela iarna emisferului de Nord la vara celui de Sud. După vânturile dulci ale Alizeelor vin vânturile de Vest reci și umede, cari dau corăbiei iuțeală mai mare, decât Alizeele, spre Răsărit. Trecem astfel cu aceste vânturi de Capul de Bună Speranță — (Sudul Africei) și intrăm în Oceanul Indian. Ceața și timpul rece se simte bine, deși vară (17—19° temperatură) marele vânt de Vest ce înconjoară pe apă întregul pământ dela Vest la Est, are valuri lungi ce se sparg spumos de coastele vasului.

Aci încep să apară păsările cu sborul mare numite *Albatroși*. Lungimea aripelor dela un cap la altul este între 3,50—4 m. Cap mare, gros cu cioc rapace și labele înnotătoare enorme. Se depărtează de pământ la larg la mai mult de 1000 km. In apele Atlanticului Sud și Indian mai sunt *Petrelul Gigant*, *Petrelul numit Damie*, *Petrelul tempestă* și mai multe spețe de așa numiți *Puffini*, apoi *Pailles en queue* numite și păsări tropicale cu sbor lung și repede.

Se numesc astfel pentrucă au la coadă 2 pene lungi și subțiri ca paiul. Mai sunt așa numitele *Fregate*. Vin apoi așa numiții *Malamoci*, ceva mai mici ca Albatroșii, cu pieptul, gâtul și sub aripi albe, capul cenușiu închis. Diminețile se ivesc *Salamiții* cari sbor la suprafața apei foarte repede, apoi *Cordoneirii*, ceva mai mici dar mai frumoși, cu un sbor caracteristic, planează deasupra apei pe mari distanțe, fără a mișca aripile, și în sfârșit *les Baleneaux*, numai cu pântecele alb, încolo tot negru, cu aripi lungi și foarte fine. Studiul tuturor acestor păsări de diferite mărimi și culori este distractiv și instructiv. Fiecare regiune de ape, își are păsările și peștii ei.

E o plăcere în acest Ocean Indian, cu vântul lui puternic să vezi Marea agitată cum fuge înapoi și trimite valurile ei de se sparg de coastele corăbiei, apoi respinse de lovitura primită de un alt val se încalecă cu un altul, se ridică la mari înălţimi şi răspândeşte o spumă ce cade pe punte într'o ploaie de perle de foc. Noaptea pe marea fosforescentă urma lăsată de mersul corăbiei, se întinde ca un drum de marmoră albă, presărat de nenumărate stele scânteietoare, şi pereţii corăbiei sunt luminaţi de milioane de scântei electrice pe cari valul în furia lui le reuneşte, apoi le depărtează, le face a pluti neregulat şi ca zăpăcite, pe albastru întins al mărei. Sunt momente când se văd străluciri imense de lumină în fundul apei, străluciri ce se ridică în zig-zag la suprafaţă, răspândind o lumină magică şi apoi dispar cu totul. Iată atâtea frumuseţi fermecătoare ce nu se pot vedea decât în lungile călătorii, pe întinsul apelor.

Iată continuele transformări ale aceloraşi elemente ale naturei. Cerul, vântul, apa cu mişcările sale continue, peştii şi pasările diferitelor regiuni ale globului acuatic.

Corabia îşi continuă drumul, scoboară mereu spre Sud pentru a trece în josul insulei Tasmania la sudul Australiei şi Noua Zelandă. Intră astfel în Oceanul Pacific, Marele Ocean în care vântul tare de Vest duce spre America de Sud, mai jos de Capul Horn şi strâmtoarea Magelan, temutul Cap unde bântue groaznice furtuni şi gheţarii.

Se iau măsuri pentru a-i descoperi la timp; mai ales noaptea, corăbiile sunt în pericol. Norocul este că de departe se fac simţiţi — temperatura se răceşte brusc. Nu e de glumă cu aceşti munţi de ghiaţă 50—100-200 m. d'asupra apei, 31-130-800 m. sub apă. O asemenea întâlnire cu aceşti coloşi îngheţaţi pune nava în mare nesiguranţă; dacă vin în serie, te cuprind, te ţin între ei înţepenit, până ce un vânt binefăcător te scapă de ei.

Nopţile sunt frumoase, cerul presărat de stelele emisferului Sud strălucesc în toată splendoarea lor. Astfel ajungem pe *meridianul* 180°, jumătatea din cercul pământului.

Corabia a mers dela meridianul 0°, tot spre Est, a câştigat 12 ore de drum asupra soarelui. Continuând drumul, ca să revină la punctul de plecare, va câştiga încă 12 ore — total 24 ore — o zi întreagă — *rezultatul* — sosim cu un câştig de o zi, asupra celor cari au stat **pe loc**, vom avea spre exemplu Joi în loc de Miercuri local.

Ca să nu se întâmple această anomalie, la meridianul 180° dublăm o zi. Miercuri azi, tot Miercuri mâine.

Pe aceste latitudini joase, aproape de Polul Sud, trecem brusc dela căldură la frig. Soarele abia se arată, zilele din ce în ce mai mici şi mai întunecoase, marea agitată vânt şi mare de iarnă când la noi, în emisferul nord avem vara înfloreşte liliacul.

In vedere înainte şi spre stânga de drumul nostru o *Trombă* de mare dimensiune cu drumul contrar de al nostru.

Tromba este un vârtej de vânt şi apă ce formează o coloană care atinge suprafaţa mării cu a norului.

Ia naştere prin o agitaţie a mării de sub un nor caracteristic gros, negru, vijelios.

La partea de jos a norului se vede o umflătură ce se lungeşte în jos şi formează o coloană sub care mişcarea valurilor produce o fierbere, un clocot ce se ridică şi se uneşte cu extremitatea coloanei formând astfel o comunicaţie între suprafaţa apei şi a norului.

Diametrul ei variază între 10—20—35 metri, are o mişcare destul de repede — durata ei este de obiceiu de ½ oră.

Corăbiile să se ferească din calea lor. E primejdie prin marea cantitate de apă şi prin vârtejul ei.

De ai tunuri tragi în ea şi o rupi. De nu o poţi ocoli, trebuesc închise toate deschizăturile strângi pânzele şi oamenii la adăpost în interior.

Ne găsim în mijlocul Pacificului, punctul cel mai depărtat depe glob, de orice pământuri. *Se numeşte regiunea izolată*, ea produce o mare impresie, pentrucă nicăeri orizontul mărei nu are înfăţişare mai tristă; peşti, păsări totul a dispărut. Viaţa pare un accident.

S'ar zice o regiune lovită de neputinţă. Trecută această regiune se vede o balenă colosală aproape de navă, lungimea aproximativă de 20—25 m. curioasă că vede un animal mai mare ca ea. Marile vânturi de Vest, dau mărei un aspect măreţ. Valurile lungi şi regulate dau navii, mişcări considerabile dar dulci. Un superb bolid cade în Ocean întocmai ca un foc de artificiu; o rachetă ca o coadă luminoasă terminată cu un glob de o lumină dulce, albă verzue a luminat câteva secunde şi s'a stins odată cu căderea ei.

Acest frumos bolid a fost anunţătorul tempestei-ciclon ce a sosit chiar de a doua zi, o mare voce sinistră urlă în preajma corăbiei. Cerul negru cu nori ce se învârteau turmentaţi de un vânt ce îngrozea. Această voce creştea mereu, se făcea adâncă şi continuă întocmai ca a unei furii ce te înebuneşte; nava se izbea în mersul ei de colosali munţi de apă ce se încălecau, se izbeau, se uneau pentru a reveni să lovească cu toată puterea lor nava care se cutremura. Câte odată corabia se cabra, se urca deasupra enormelor valuri ca munţii, voind a rezista, dar cădea cu botul în jos scufundându-se în adâncimile văilor, ce valurile odată trecute lăsau în urma lor. Două zile cu nopţile lor a sguduit nava. Marinarii, gabieri, sus în catarge erau orbiţi, loviţi, răniţi de tot ce le cădea pe cap, pe mâini, pe corp. Spuma mărei asvârlită de furia vântului, îi orbea, ploaia cu piatră, îi lovea şi îi rănea. Ei stăteau totuşi la datorie, încercând cu mâinile lor sângerate să strângă pânzele întinse şi muiate, ce se sbăteau sub furia vântului.

Marele sgomot al vântului şi mugetul mării creşteau mereu. Erau momente când el fluera trist şi strident. Corabia sărea din val în val, şi afară de marea ce păstra spuma sa albă, totul era negru şi posomorât în jurul ei. Cerul şi marea erau confundate, nimic nu se putea vedea împrejur, orizontul închis de colosalii munţi de apă, dădeau sguduiri şi lovituri din ce în ce mai puternice. După fiecare lovitură marea era asvârlită pe punte în mase considerabile.

Corabia ameninţa la fiecare lovitură să se năpustească în abis. (Barometrul tot acest timp 717 mm. şi temperatura —1°).

Nava a scăpat, a eşit din ciclon cu vergile catargilor sfărâmate, pânzele rupte sboară în fâşii, producând sgomotul mitralierelor în plină activitate. Dela Capul Horn luat drumul spre Nord-Est în Oceanul Atlantic de Sud spre Insula Sfânta Elena.

Marea frumoasă, timpul minunat, am dat de căldură, de lumină, de viaţă. Sfânta Elena, insulă istorică, unde Impăratul Napoleon Bonaparte, a fost exilat şi a murit după 6 ani de surghiun forţat. Insula se ridică ca o stâncă din adâncul apei, pământul răscolit, gol şi pietros este tăiat de adânci văi, nu are verdeaţă decât în mijlocul ei aproape de nori. Pe platoul bătut de vânturi, al cărui aspect sălbatec este şi mai pronunţat, se află o modestă casă de ţară. Este casa în care a trăit Napoleon, marele Napoleon. La o mică depărtare de acest platou se află mormântul, o simplă piatră fără nici o inscripţie, într'o vâlcea adăpostită, unde Napoleon se ducea și ședea aproape de un izvor de apă. In nici o altă parte memoria marelui Impărat nu lovește mai mult imaginația, nici un alt loc de exil n'ar fi putut fi mai demn de el. Corabia se depărtează din ce în ce de lumea unde trăesc oamenii. Lipsesc distracțiile. Dar apusul de soare are culori strălucite și variate, e o feerie a vedea cerul, marea și orizontul transfigurate astfel. Inaintăm mereu, insula Sfânta Elena cu apropierea serii nu se mai zărește decât ca un punct la orizont, până dispare cu totul.

Corabia se leagănă ușor de micile valuri somnoroase și alunecă pe suprafața mărei cu un fâșiit ce abea se aude în deschiderea drumului între două ape.

Odată cu răsăritul lunei, totul pare că reînviază, ea răspândind lumina sa vie, pe suprafața apelor, superbului Ocean, dându-i o culoare argintie și licăririle cele mai strălucite. Navigația e din zi în zi mai plăcută, ne apropiem din nou de aceleași ape ce mai totdeauna sunt de acelaș albastru, de Alizeele de Sud Est. Lumea aci pare că este mereu aceeași; acelaș cer albastru unde nimic nu se schimbă, nimic nu trece în afară de bande speriate de pești sburători cu mișcări atât de repezi încât nu poți zări decât lucitoarele lor aripi, de culoarea oțelului albăstriu. Din când în când o *Fregată*, mare pasăre misterioasă, ce sboară singură la o mare înălțime, cu aripile sale fine și o coadă în formă de foarfece, grăbindu-se, parcă — ar avea de îndeplinit o misiune.

O oră de melancolie pentru marinari este când se face rugăciunea de seară după ce soarele dispare la orizont. Chiar în aceste regiuni de o admirabilă lumină, există acea oră nehotărîtă dintre zi și noapte, oră tristă, cu toate bandele vii de lumină lăsate de apusul soarelui; bande de un roșu închis, portocaliu, deasupra puțin verde deschis, violet foarte viu ce se pierde pe măsură ce se ridică și se amestecă cu cenușiul cerului; după puțin timp toate aceste culori dispar și se confundă cu nuanțele de umbră și obscuritate; încă un moment și toate acestea dispar cu totul, rămânând la orizont o singură bandă de o culoare galbenă tristă. Această din urmă privire a zilei aruncată asupra adâncurilor, conține și ea ceva sinistru și te face să te gândești la imensitatea apelor. Poate asta este singura oră când marinarul își face o vagă idee că viața lui e oarecum curioasă; dar îndată vin adevăratele nopți calde și pline de stele, așa că impresia trecătoare este repede uitată.

Corabia aleargă mereu înainte spre țelul ei, lăsând în urmă, în întunecime spuma sa albă, ce dispare ca și coada unui meteor. Aleargă mereu zi și noapte fără odihnă, dar deși aleargă neincetat se găsește tot în mijlocul aceluiaș mare cerc, ce pare mereu a se reforma, a se întinde și urmări. (al cărui centru este peste tot și circonferința nicăeri).

Sunt momente când stele australe scânteiază de o lumină neînchipuită, marele nebuloase au o strălucire încântătoare, noaptea e astfel transformată într'o lumină uimitoare.

Te întrebi în fața acestui spectacol pentruce totul strălucește așa? Ce este? Ce are să se întâmple? Ei bine nu era nimic, absolut nimic! Ci pur și simplu regiunile tropicale.

Nimic decât apele mărei și mereu acea întinsură circulară absolut aceeași. Aceste nopți sunt nopți de vară, dulci și armonioase ce te farmecă. Marea peste câteva zile își schimbă culoarea din albastru viu într'un fel de verde cenușiu. Fiecare mare își are culorile ei. Zile cu o mulțime de pești sburători, urmăriți de alți pești, numiți *Bonite* mai mari, urmăriți și ei de alții și mai mari, *Marșuinii* (luptă pentru existență). In lungul bordului trec *Meduze* și *Galere* în mare număr.

Pe măsură ce înaintăm spre Nord Crucea de Sud se scoboară, Ursa mare și Polară, constelațiunile noastre încep a se arăta. Trecem în apele emisferului Nord. Polara se ridică tot mai sus, iar Constelațiile emisferului Sud dispar cu totul în întuneric.

Revenim la equator. Nori negri se adună din toate părțile, cerul e de un albastru violet închis, întretăiat de licăririle galbene ale soarelui arzător. Marea e tristă, de o albeață argintie, onduloasă sau adormită, sub cer amenințător. Inaintând intrăm în zona vânturilor variabile. Trecem marea de Sargasse, plante marine și struguri tropicali în lungul bordului, Galere și Crapi în mare număr și astfel corabia ajunge de unde a plecat, după o călătorie de nouă luni de mers continuu tot înainte, zile și nopți.

In această călătorie Dvs. ascultători, ați făcut fără să știți, odată cu corabia și cu marinarii bordului înconjurul pământului. Ați parcurs 60 mii km., ați escamotat o toamnă și o iarnă, ați dublat o zi la meridianul 180° și v'ați întors de unde ați plecat.

Drumul ce ați urmat dacă vă reamintiți a fost dela Insulele Canare, din Oceanul Atlantic de Nord, la Equator, apoi în lungul coastei Braziliei, înclinat spre sudul Africei ,trecut Capul de Bună Speranță, ați intrat în Oceanul Indian, l'ați parcurs în întregime, ați trecut pe la sudul Australiei, mai jos de insula Tasmania și Noua Zelandă și ați intrat în marele Ocean Pacific, ați scoborît tot mai jos chiar de limita gheturilor polare, ați dublat capul Horn la sudul Americii de Sud, temutul Cap Horn, unde un ciclon era gata să vă scufunde, apoi v-ați îndreptat spre Nord, intrând în Oceanul Atlantic de Sud spre insula istorică Sfânta Elena, ați lăsat-o în urmă intrând din nou în calmurile Equatoriale, le-ați trecut, și prin Atlanticul de Nord v'ați întors sănătoși de unde ați plecat. Nu știu dacă tot ce ați auzit v'a interesat?

Să știți însă că ați făcut ocolul pământului. Tot ce ați auzit au fost văzute de marii navigatori ai trecutului, cari au făcut această călătorie numai cu nave cu pânze. Intre atâția străini, mari navigatori sunt și trei marinari români, cari la date diferite au făcut și ei această mare călătorie: un căpitan, un aspirant, și un locotenent toți din Marina noastră militară. Acesta din urmă în 1885 a donat Muzeului Național din București o pasăre prinsă de el în Pacific, (paralela 57,12 Sud și Meridianul 68,34 Vest) numită *Damier*, pasăre rară, nu se găsește decât în această regiune.

E de mărimea pasării numită la noi Pescăruș, pe franțuzește Petrel. Este de culoare albă cu spatele și aripile în pătrățele albe și negre ca ale jocului de damă.

Ocolul pământului se poate face în cel mai scurt timp ,la Pol, îl faci întorcându-te în călcâi. Pe Equator se face exact 40 mii km., pe mări și pe pământ.

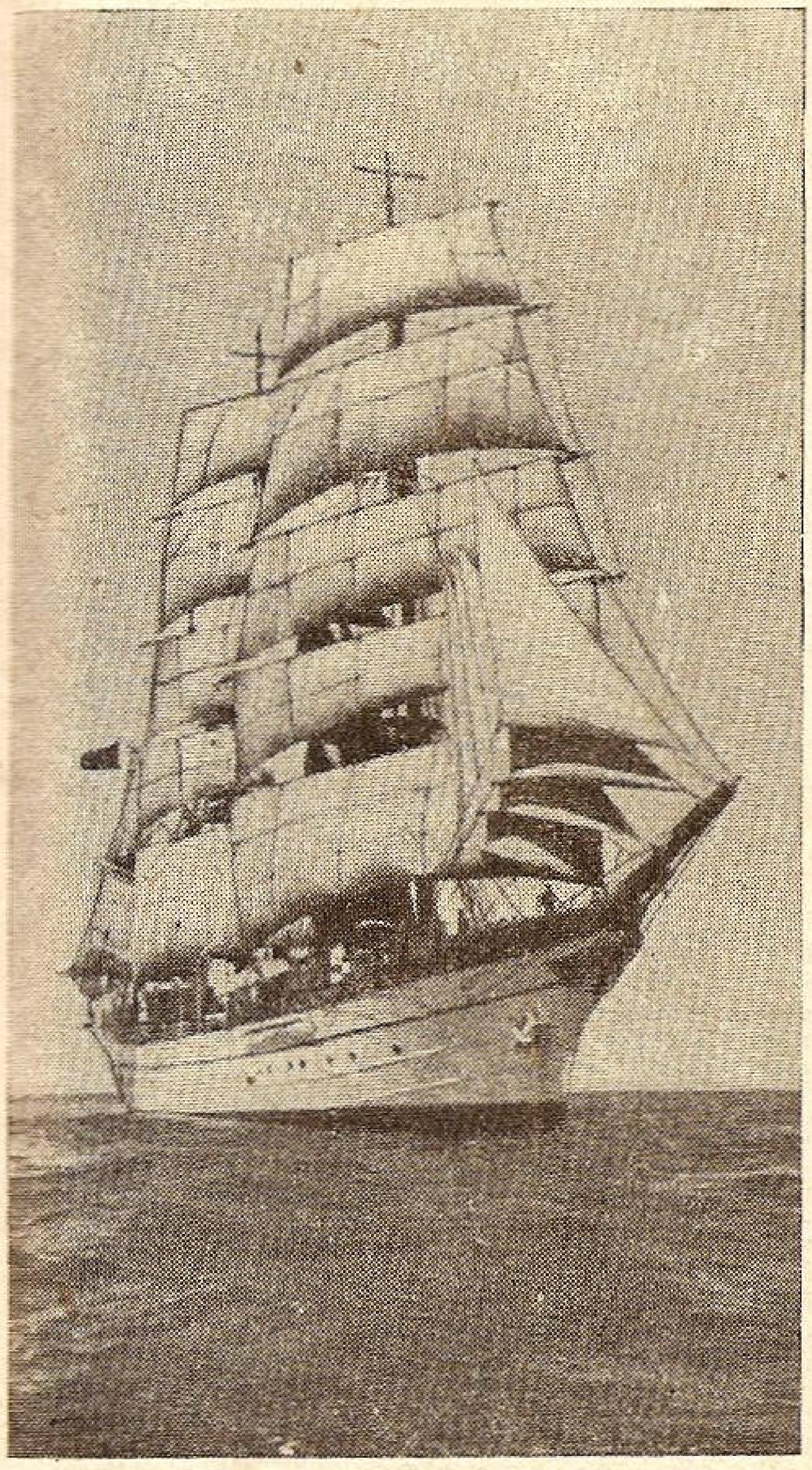
Se poate face cu bastimente cu aburi, pe la Suez, sau Panama. Se mai poate face azi cu avionul. Dvs. l'ați făcut, fără să vă opriți și numai pe apă, n'ați văzut decât cer și apă, vânturi, pești, păsări, soare, lună, stele, constelații ,culorile firmamentului cele mai variate și nimic mai mult și l'ați făcut numai în trei sferturi de oră.

L'a mai făcut îndrăznețul navigator, ,singuratecul Alain Gerbault cu o barcă numai de 9 m. lungime.

Citind călătoria acestui îndrăsneț călător nu se poate să nu intre în sufletul oricui, acest spirit sportiv al vremei. *El întrece orice imaginație*. Scopul acestei călătorii descrisă pe scurt în cuprinsul unei conferințe este să atragă tineretul și spre viața ideală a ma-

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea"

(4)



Nava școală „Mircea"

> **„Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor"**
>
> **Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.**

Staționarea în portul Palermo s'a terminat în ziua de 14 Iulie 1939. Cele trei zile de ședere în acest port — după cum s'a arătat și în darea de seamă a călătoriei Constanța-Palermo, s'au rezumat în a se face diferite vizite ale orașului.

14 Iulie.

Chiar de dimineață se iau măsuri de plecare. In port pare că activitatea s'a intețit, fiindcă desdedimineață intră patru vapoare: 2 italiene, 1 danez și 1 german.

La 9 h 30 m se dă la posturile de manevră și peste douăzeci de minute eșim din marele port al Siciliei.

La 9 h 58 m pilotul pleacă dela bord și toate legăturile de curtuazie cu gazdele noastre reținute și reci sunt terminate.

Vântul este destul de slab, dar direcția este potrivită navigației cu vele în drumul Palermo-Toulon.

La 10 h 50 m „Mircea" are toate pânzele întinse și ia aliura potrivită pentru un drum lung.

Drumul navei este Dg = 319°.

Echipajul trece la diverse exerciții practice de semnale și navigație.

După masă — 14 h 30 m — se adună echipajul — elevii Școalei Navale și cei ai Școalei de Specialități și se ține conferință despre bătăliile navale din jurul Siciliei și insulele Lipare, la 1675—1676.

Insula Ustica este în vedere dela 14 h 50 m și prin relevmente la Tribord, se controlează drumul navei.

Vântul se schimbă către 16 h, dela Nord Est către Est și apoi trece la Est-Sud-Est. Se brațează două carturi la Bd. la ora 17 h 55 m. Viteza navei este de 4,5 noduri. Forța vântului se menține slabă, variind între 2 și 3. La 19 h 30 m se strânge velastraiul randei și ghiul se filează „aproape în sart".

Cerul este senin ,marea aproape calmă și vântul continuă să treacă spre Sud. Către miezul nopții el bate chiar dela Sud și are forța 3. Tendința vântului nu s'a manifestat. Pentru navigația de noapte s'au strâns chiar dela 21 h 47 m sburătorii și rândunicile. La 22 h 10 m s'a brațat la semn. Pe măsură ce vântul trece însă la Sud se simte și nevoia de o nouă orientare a vergilor. Când la 23 h direcția vântului se schimbă chiar dela Sud-Sud Vest, se brațează imediat la Td. „ușor în sart".

Pentru o mai bună aliură a navei, se schimbă drumul și se ia Da = 324°.

Este miezul nopții. „Mircea" cu o viteză ce a variat între 3 și 5 mile, are drumul spre Corsica, pentru a trece prin Bonifacio. Punctul navei la 24 h este = 38°57' și = +12°37'.

15 Iulie.

Continua schimbare a vântului către Sud-Sud Vest, reclamă o brațare cât mai strânsă. In miez de noapte bordul de serviciu este „la posturile de manevra velelor" și „brațează în sart" la Td. Da = 320°.

La compas avem Da = 327°.

Pe măsură ce se brațează, se vine în Da = 318° și în cele din urmă se ia capul Da = 314°. Vântul se întărește din ce în ce.

Dela forța 3 ajungem la forța 5. Este 3 h. Viteza navei crește și ea pe măsură ce crește vântul. Se apreciază pentru navă o derivă de 3°.

La 2 h viteza vântului dădea forța 4,5 și viteza navei era 7 noduri. Dar tendința vântului înclină spre întărire și în plus avea unele isbituri. Din acest motiv, la 2 h 40 m se dă adunarea pentru strângerea sburătorilor și la 3 h 10 m aceste vele dinspre vârful catargelor sunt strânse.

La 3 h 20 m brațarea este lărgită cu un cart.

După zile de navigație cu cer senin, apar în fine nori ușori la orizont. Vântul pare că s'a finat la forța 5 și își menține direcția Sud-Sud Vest.

Viteza navei se menține și ea între 7 și 7,5 noduri.

Velele întinse sunt: două focuri, gabierii și contra

---

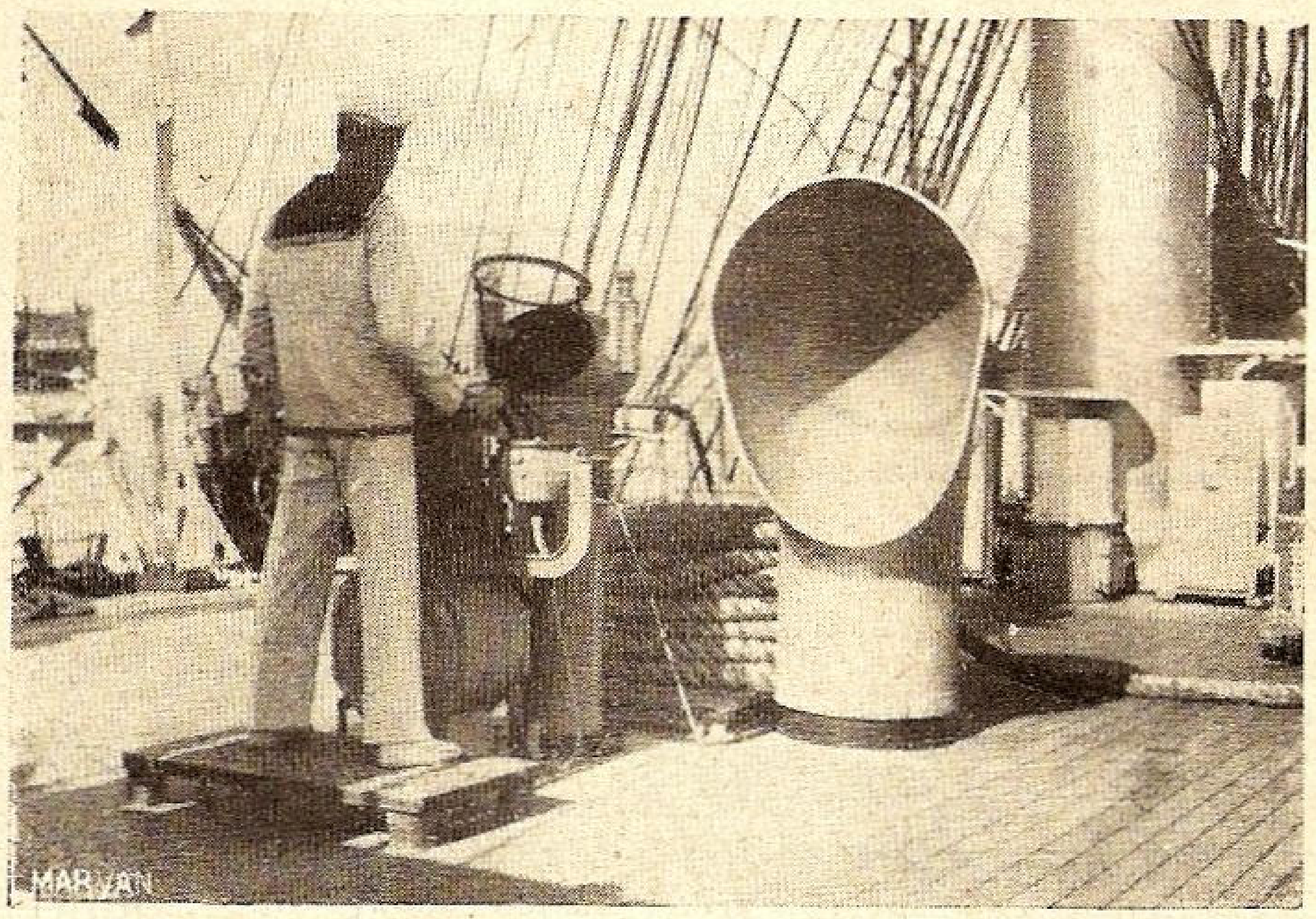
rinarului. Este ca să accentueze însemnătatea profesiunii de marinar.

Este totodată o colaborare alături de toți aceia cari au început să simtă folosul ce îl poate trage țara, de avântul ce trebue să-l ia, în ritm repede, marinele de războiu și de comerț, cari până acum au lâncezit.

Este asemenea o colaborare alături de Liga Navală, din care se cere să facă parte toți fiii Neamului.

Termin cu urarea:

Să trăiască Majestatea Sa Regele cu Moștenitorul Tronului Marele Voevod Mihai!



Timonierul.

gabierii, vela mare, vela trincă, randa și contraranda și velastraiul mare. Aliura navei cu vânt larg. Marea este montată; „Mircea" aleargă minunat și, în zori de zi, are drum întins către Bonifacio.

Intinzându-se și alte vele, se ajunge uneori, sub rafalele de vânt mai puternic, la viteza de 10 noduri.

De douăzeci și patru ore „Mircea" navigă cu vele.

La 11 h se brațează în sart la Td.; însă la 12 h 30 m se revine cu un cart înapoi.

La 12 h 45 m se întind și sburătorii. Este chiar aceasta un semn că vântul a început să scadă.

La 15 h forța lui este deabia între 2—3 și numai după o oră ajunge la 1.

La 16 h 30 m viteza navei deabia atinge 1,6 noduri.

Am trecut de mult numărul de 24 ore de navigație cu vele; am fi vrut să ajungem așa la Bonifacio, însă vântul nu ne mai poartă grija.

La 17 h toate velele sunt strânse și mașina se pune „încet înainte".

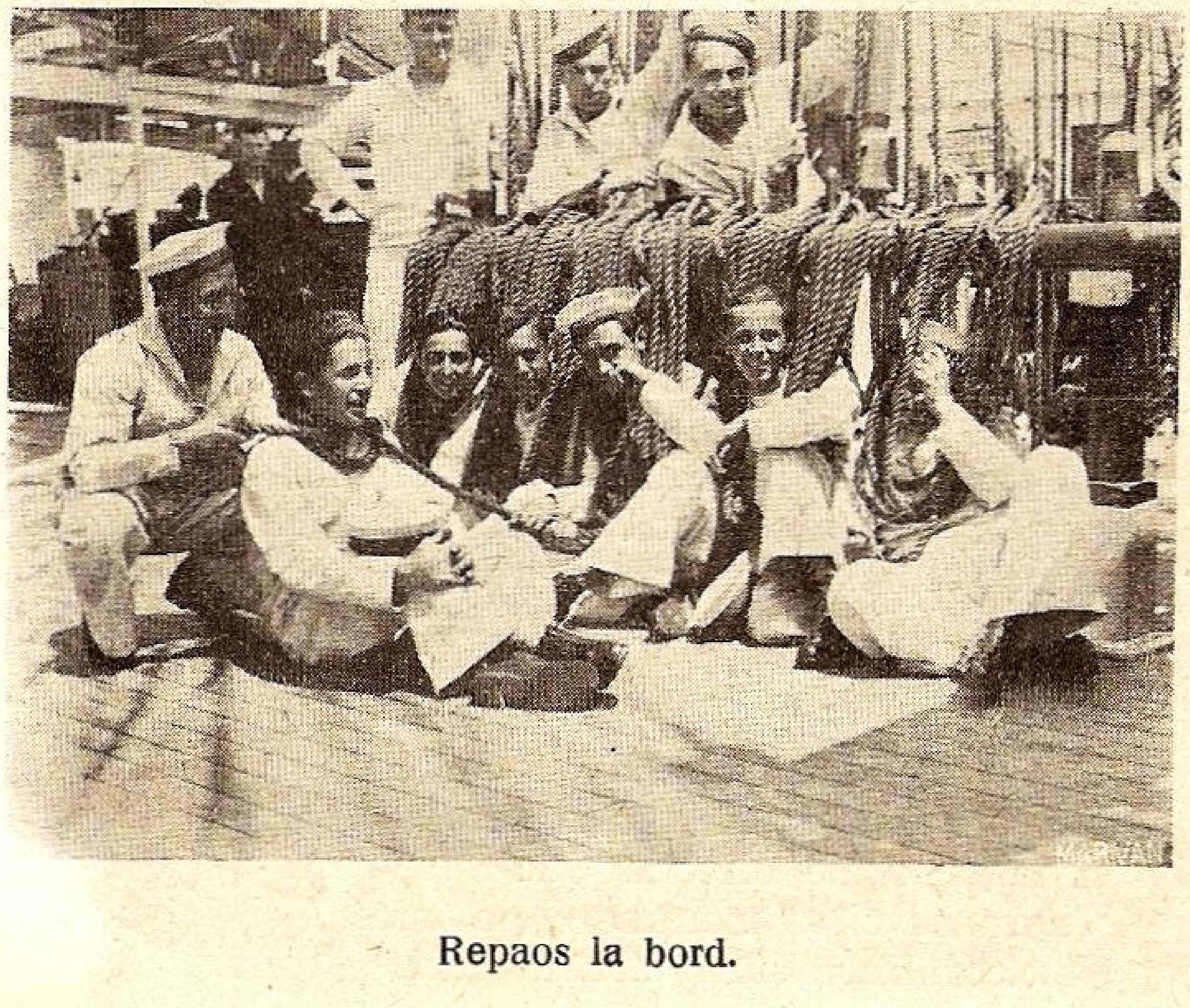
Am încheiat 30 ore de drum cu pânzele întinse și acum ele trec la odihnă; poate nu pentru mult timp!

Suntem în Da = 315°; mașina e pe drum dela 17 h 31 m și atmosfera pare complet liniștită. Nu este însă a bună, fiindcă prea mare este arșița de foc a soarelui.

La 18 h girobusola nu mai funcționează și se face navigație cu compasul magnetic care arată Da = 322°.

Vântul începe să crească din nou.

La 20 h este 2 și bate dela Sud. Din nou manevrarea velelor; la 20 h 20 m sunt întinse: velele inferioare, gabierii și contragabierii. Pentru corecția de derivă se ține Da = 321°—Da = 314°.



Repaos la bord.

Orizontul este întunecat; spre Sardinia se văd fulgere cari luminează tot cerul. Nori grei se ridică și cu vântul se apropie de „Mircea". Vântul a sărit dela forța 2 la 4 numai într'o oră.

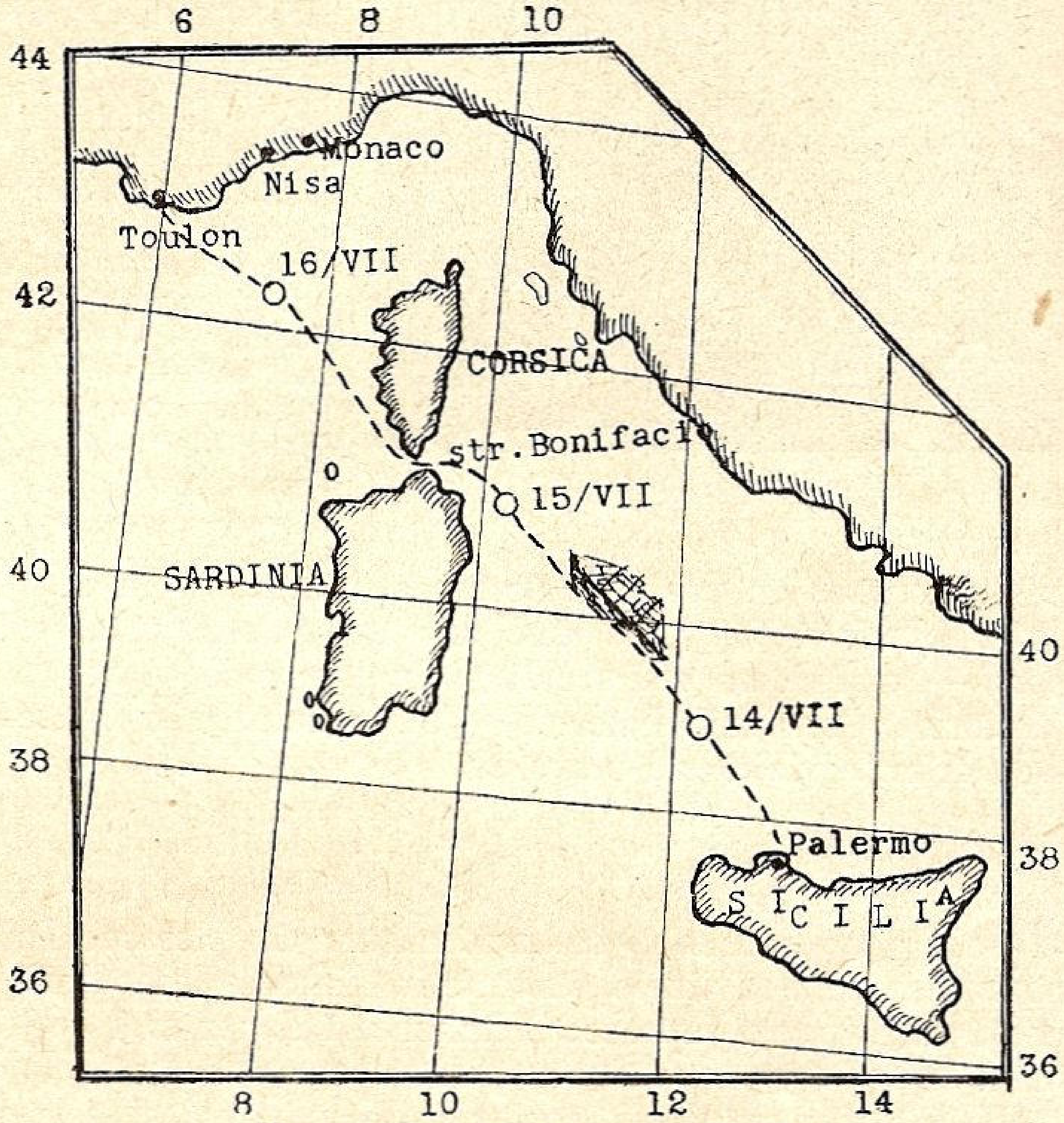
Un meteor care nu a mai fost până acum.

Prin Td., la 4 carturi, trece un vapor, în drum contrariu nouă; după luminile multe, pare un pasager. Este ora 21 h 45 m. Viteza lui „Mircea" variază între 7 și 6,5 noduri.

Dinspre Vest se apropie furtuna; rafale de vânt șueră prin sarturi și ploaia se anunță din clipă în clipă.

La 22 h 55 m se dă „la posturile de manevra velelor". Marea este agitată, bezna nopții luminată de fulgere tot mai dese și vântul, din bun prieten, pare amenințător. Merge greu strângerea velelor și așa de încet că deabia la 24 h se termină punerea lor la odihnă pe vergi și catarge.

La 23 h 13 m motorul lui „Mircea" adaugă sgomotul său la sgomotul de furtună al vântului și mării. Suntem în Da = 315° și mergem cu viteza de 4 noduri.



Harta călătoriei Palermo—Toulon

In miez de noapte, picuri de ploaie încep să ude puntea și din toată furtuna anunțată dinspre Sardinia, doar coada ei a trecut și peste noi. „Mircea" se afla în acest timp în punctul =+40°51' =+10°20'.

16 Iulie.

Ploaia nu a ținut decât foarte puțin, atâta cât să aducă liniște în atmosferă și pe mare.

La 2 h 25 m se pune mașina pe drum.

Intunericul nopții este brăzdat de sclipirile farului Ferro, care a început să își arunce lumina pe cer, chiar dela 1 h 10 m.

Rând pe rând apar farurile dela intrarea în Strâmtoarea Bonifaciu. Prin relevmente la ele, se verifică punctul navei.

Vântul nu mai suflă aproape de loc. Așa se va menține tot timpul, de acum.

Până la 15 h 45 m „Mircea" merge în Dc = 323°—Da = 316° și apoi schimbă, luând capul Dc = 270°—Da = 264°.

(Jurnalul de bord urmează)

Amintiri de pe bricul „Mircea"

6

de V. SANTINA

Secundul nostru — Dumnezeu să-l erte, că nu mai este între cei vii — se supărase foc și ne spusese că n'o să mai punem piciorul pe uscat, însă, din fericire a uitat aceste mici întâmplări, sau poate a ținut seama de împrejurările deosebite în care s'au petrecut. Este locul să spun că în nici una din cele cinci campanii pe care le-am făcut, nu am avut comandant, secund și ofițeri, mai larg înțelegători ai sufletului ostașului marinar, care dată fiind viața aspră pe care o duce la bord și în port și, mai ales, în largul mării, o cam scrântește uneori pe suprafața uscatului și în fața... „udatului". Părăsim în sfârșit Creta și intrând în larg în

MAREA MEDITERANĂ.

Intindem toate pânzele și ne îndreptăm spre ținta cea din urmă a călătoriei noastre, Egiptul. Aveam un vânt bun, aproape drept din pupa vasului, fapt îmbucurător, vânturile pe Mediterana fiind mult mai statornice ca pe Marea Neagră. Rămân pe totdeauna în amintire frumusețea răsăriturilor și apusurilor de soare, care dau cerului, nourilor și mării, acel splendid colorit, care trece prin toate nuanțele, cuprinde tot orizontul și se schimbă necontenit, precum și farmecul nopților cu lună, a cărei lumină desena pe puntea lui *Mircea* umbrele parâmelor, vergilor, pânzelor și catargelor, umbre uneori abia animate de ușoara legănare a vasului și care pe fondul de lumină și în sunetele dulci ale chitarelor și mandolinelor, făceau să te crezi pe o corabie din povești...

Elevii școalei de marină cultivau cu pasiune muzica (chitare, mandoline și muzică vocală, cor) și echipajul bricului „Mircea" le datora multe ore plăcute.

După câteva zile de călătorie apar primii vestitori ai uscatului, păsări, și după puțin timp începe să se zărească țărmul Africei, Egiptul, țară care exista încă cu șapte mii de ani în urmă; țară care a ispitit pe toți marii cuceritori ai lumii; țară a cărei civilizație, pe vremuri, o fi fost mai puțin veche ca a Chinei, dar nu mai puțin strălucită. Iată și

ALEXANDRIA

orașul întemeiat de Alexandru cel Mare; (se crede că a și fost înmormântat în acest oraș, dar sigur nu se știe unde o fi mormântul lui). Poate... „acest pământ ce lumea a'nfiorat, lipește azi un zid crăpat", — (Shakespeare) — iată și fortul lui Napoleon, adică mai de grabă dealul pe care a fost; iată în depărtare și una din gurile Nilului, care a hrănit și va mai hrăni atâtea generații și care a văzut atâția cuceritori, cărora le a supraviețuit. Vine pilotina cu pilotul, care ne conduce în marele bazin al portului, unde ne atrage atențiunea marele număr de corăbii ancorate. Am trecut prin fața palatului kedivului, palat ale cărui scări de piatră sunt scăldate de apele mării și de care sunt legate o mulțime de bărci, cu tendele întinse și împodobite cu perne și covoare, bărci care servesc să plimbe femeile din harem.

Portul avea instalații speciale pentru descărcarea și încărcarea cărbunilor, precum și alte instalații, care lipseau pe atunci în Constanța, iar în port destulă activitate. Orașul în centru cu înfățișare europeană, cu străzile curate și tramvai electric; comercianți în majoritate europeni, Greci, Italieni, Francezi și Arabi printre cari am întâlnit și creștini; polițiști pe străzi în majoritate Arabi; pe străzi și în magazine mișcare vie, care arăta caracterul comercial al orașului. Când am debarcat în port am fost întâmpinați de un evreu, de vârstă mijlocie, care vorbea o moldovenească dela Nord și care după ce a zis „bodaproste că am mai văzut steagul nostru", ne-a propus să ne călăuzească prin oraș. Era un evreu din România, și cunoștea bine Alexandria, fiindu-ne o călăuză bună și nu pretențioasă.

Am observat că arabii plecau din localurile în care intram noi „să ne cinstim". Ni s'a spus că arabii ne luau drept englezi, cari nu prea erau simpatizați pentru că după ce se „înfierbântau" aveau poftă de box și luau pe arabi drept adversari, cam fără voia lor. In Alexandria am găsit niște vin italienesc alb, în sticle îmbrăcate în papură care se numeau „fiasco", un simbolic pesemne, însă marinarii noștri, după obiceiul marinarilor englezi, consumau coniac și rom, mâncând bucățele de zahăr cubic, ca să fie „în rând cu lumea". Am fost sfătuiți să nu ne ducem în cartierul arab, unde mai găzduia ciuma și unde ni se spunea că europenii nu prea sunt simpatizați (mai ales de bărbați). Drept este că la rândul nostru am simpatizat pe femei, unii fraternizând chiar cu ele, simțind o atracție deosebită mai ales față de cele arămii, poate din pricini atavice, din vremile îndepărtate când strămoșii noștri, Romanii, stăpâneau Egiptul.

La bord ni s'a dat la masă carne de cămilă, care nu ni s'a părut de loc gustoasă. Vânzători de țigări ne propuneau țigări cu opium, pe care le-am încercat, dar fie că doza era prea slabă, ori noi „prea tari", nu am simțit altă diferență între cele simple și cele cu opium, decât la preț. Intr'o zi ofițerii și un grup de elevi, s'au dus la Cairo de au vizitat Piramidele și Sfinxul, pe care eu nu am avut norocul să le văd; am făgăduit însă că tot am să mă duc cândva, însă până astăzi nu m'am ținut de cuvânt.

Intr'una din zile, pe aproape de amiază, auzim cu mirare marșul desrobirei românești de Mureșanu, „*Deșteaptă-te Române*", cântat de o orchestră nevăzută; la oarecare depărtare de Mircea, o barcă cu pânzele întinse — de unde părea că vine muzica — înainta spre noi; pânzele însă mascau pe cântăreți, lăsând să se vadă numai cârmaciul, bălan ca fundul ceaunului și cu fesul roșu pe cap; barca apropiindu-se și coborând pânzele, am văzut pe cântăreți cari „ziceau cu foc" și erau îmbrăcați în straie naționale românești și o lecuță mai bălani decât barcagiul. Era un taraf de „artiști muzicanți" din Buzău, care cutreerase lumea, ducând pretutindeni pe unde au trecut cântecele și doinele noastre. Acești propagandiști ai țării noastre erau dintre cei mai buni, pentru că vorbeau această minunată limbă universală, muzica, care merge de-a-dreptul la suflet și e înțeleasă de toți oamenii din toate neamurile. Ei văzuseră tricolorul României și s'au simțit datori să vie pe Mircea ca pe o bucățică din pământul țării dragi, să și-o reamintească mai viu și să ne-o reamintească și nouă prin cântecele românești. Au fost bine primiți de comandantul și ofițerii noștri; li s'a dat mâncare și li s'a dat vin și țigări românești, cărora de multă vreme le duceau dorul.

Cum se apropia timpul mesei, care s'a servit pe punte, au cântat ofițerilor în timpul mesei și ne-am bucurat și noi sufletele la auzul cântecelor românești. Aveam între ofițeri un căpitan, un bărbat frumos, falnic, cu barba mare castanie, (a ajuns amiral, dar nu mai este în viață) care abia se căsătorise și a trebuit să plece în călătorie cu Mircea; el a cerut lăutarilor să cânte „De ai plâns și tu vreodată“, (o romanță la modă pe atunci) și când s'a terminat cântecul mi s'a părut că ochii lui erau prea umezi — câte nu face și muzica.

Cântăreții noștri colindaseră o bună parte din Europa și fuseseră și prin America, dar spuneau că vin și tutun ca al nostru românesc nu au găsit nicăiri în lume. De aceiași părere eram și noi, iar cât privește tutunul nostru, cu prilejul unei călătorii pe care o făcusem la Sinope, de aceiași părere a fost și un pașă turc, comandantul orașului sau al vilaetului, care drept mulțumire pentru țigările dăruite de ofițerii noștri, a pus, seara, muzica să cânte „a la franca“ — și tutunul turcesc se bucura, pe bună dreptate, de mare renume.

Lăutarii au cerut voie ofițerilor noștri să le cânte în fiecare zi la masă, pentru o singură sticlă de vin de al nostru și câteva țigări. Dar timpul fiindu-ne măsurat dorința nu le-a putut fi îndeplinită, pentru că am luat-o iar la drum pe mare. Atinsesem cel din urmă port din programul călătoriei noastre și ne mai așteptând nimic nou, a început să ne cuprindă,

DORUL DE PATRIE

care se putea cunoaște după diferite semne; echipajul se aduna în grupe și vorbea despre grâne, despre vii, — eram în August — se întrebau unii pe alții cum o fi păpușoiul (porumbul), mai reciteau scrisorile primite de acasă; lipovenii vorbeau despre pescuit, care începe temeinic pe la începutul lui Septembrie, când căldurile se mai domolesc și sculele nu mai sunt primejduite de arșița soarelui; cântecele celor care „zīceau“ din fluer erau par'că mai duioase, iar ascultătorii mai puțin zburdalnici, nu mai cereau cântece săltărețe; în corul lipovenilor se simțea o tristețe parcă mai accentuată; chiar în mandolinatele și corurile elevilor, în bucățile alese, de asemenea se simțea că nici lor „nu le sunt toți boii acasă“; zilele și carturile păreau mai lungi. Serviciul la bord însă nu vrea să știe de toate acestea, dar totuși ca echipajul „să se mai ia cu treaba“ programul se mai încărca.

Intr'o după amiază, pesemne ca să ne mai luăm cu alte celea, Neptun ne-a trimes în întâmpinare un sorb, o

TROMBĂ MARINĂ

o priveliște înfiorătoare însă de o măreție nespusă; cerul se întunecase spre Nord-Est și după puțin timp apare tromba: o coloană întunecată care unea cerul cu marea, jos mai subțire iar cu cât mergea spre nouri mai groasă și la capătul de sus străbătută de fulgere; venea din tribord și ofițerii noștri prețuiau diametrul ei la câteva zeci de metri.

Aceste trombe iau naștere chiar pe cel mai liniștit timp, din diferența de temperatură între straturile de aer superioare și cele inferioare și călătoresc într'o direcție oarecare cu iuțeli destul de mari, iar diametrul lor merge crescând până la câteva sute de metri, până când cauzele care le produc încetează; ele duc apă în nouri, apă care se urcă, în spirală, cu iuțeli ametitoare, sunt încărcate cu electricitate, ridică suprafața mării pe unde trece, provoacă furtuni și trăsnete și nu-i bine să ai aface cu ele, pentru că vârtejul de aer care se formează în jurul lor e în stare să rupă și catargele, să ridice în aer bărci, oameni, să smulgă chiar tunuri din locul lor.

Pustiirea trombelor de aer la uscat e mult mai groaznică, pentru că pe unde trec, case ziduri, copaci, nimic nu mai rămâne teafăr. Din fericire, pe la noi nu sunt atât de puternice. Pe bord s'au luat numaidecât măsuri strângându-se velele superioare, și... pregătind artileria, ca, dacă ar fi fost cazul, să tragem asupra trombei și presiunea aerului s'o dărâme. Dumneavoastră știți că Mircea era un Făt-frumos, un „voinic care n'avea teamă de nimic“ și nu s'a auzit de un Făt-frumos care să fugă de luptă cu zmeul sau balaurul, oricât de grozavi să fi fost ei și Mircea nu putea face altfel. N'a mai fost nevoie de luptă însă, pentru că tromba, simțind cu cine are a face, a luat-o mai la tribord, iar Mircea, cavaler, a răspuns doamnei cu politeță pentru politeță, luând-o puțin la babord și lupta n'a mai avut loc.

In apropiere de insula Rhodos am dat, mai drept, a dat peste noi, o

CORABIE DE PIRAȚI

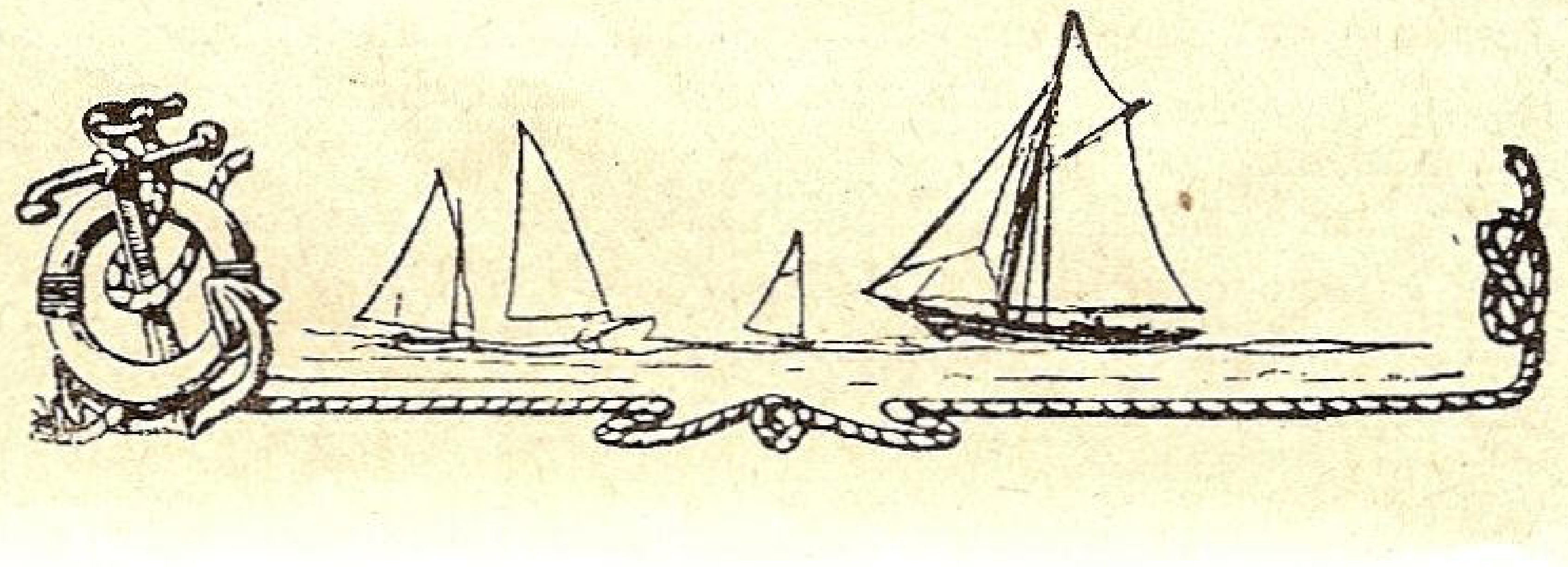
Era aproape miezul nobții când facționarul din gabie a semnalat în urma noastră, în babord, o corabie care naviga în aceiași direcție cu noi și nu avea felinarele de drum. Dat fiind locul în care ne aflam, adică în preajma străvechiului câmp de activitate al piraților, s'a crezut că aceștia înșelați de forma lui Mircea, ne-au luat drept o corabie de comerț și ne-au pus gând rău. Așa că restul nopții corabia suspectă a fost supraveghiată și pentru orice întâmplare s'au scos pe punte câteva arme. Când s'a luminat de ziuă, corabia cu pricina a ridicat semnalul de ajutor, că nu reușise să se apropie de noi. „Pirații“ erau niște turci (cu fesuri albe) cu corabia lor a cărei ancoră fusese ruptă cu cinci nopți în urmă de o furtună groaznică, luată din port și dusă în larg, unde au suferit de foame și de sete, neavând provizii de rezervă, ca unii care așteptau în port să le cadă vreo încărcătură. Comandantul nostru a dat ordin să fie luați la remorcă, li s'a dat pâine, alimente, apă și au fost duși de Mircea până în fața insulei

RHODOS

unde nu știu ce or mai fi pățit, dar știu că noi nu am putut debarca în această frumoasă și rodnică insulă, patria Colosului, care nu mai era în ființă, pentru că veneam dintr'o localitate bântuită de ciumă. Abia am putut lua provizii de hrană aducându-se această provizie prin mijlocirea căpităniei de port, turcii ne mai luând nimic din ceiace fusese atins de noi, coșuri, saci, ș. a.

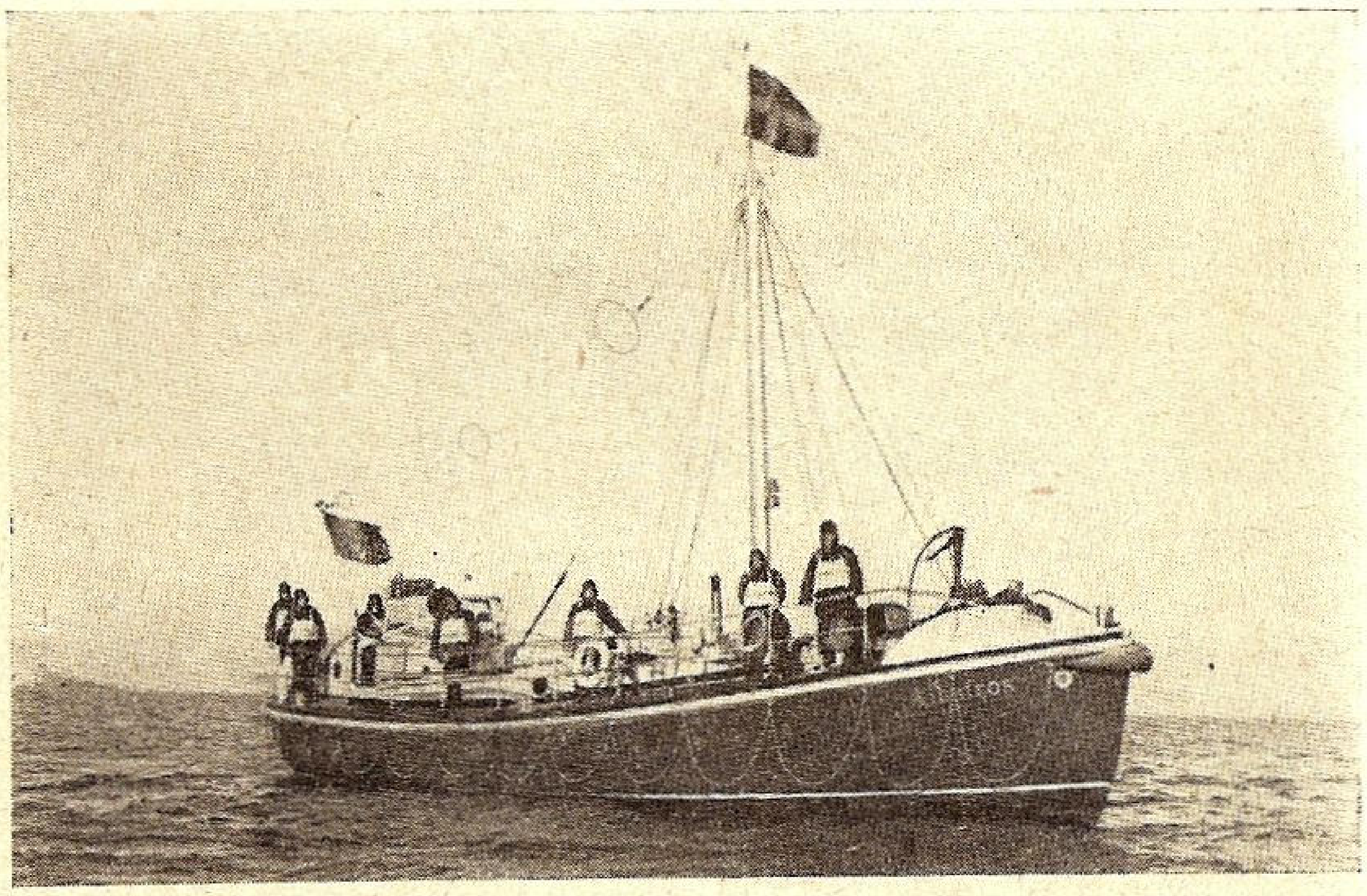
Orașul așezat pe o coastă cu înfățișare atrăgătoare, cu casele lui încadrate de verdele copacilor și cu minaretele albe ale moscheelor, care au luat locul templelor grecești, dar în locul civilizației acestora turcii au adus calmul cuceritorilor îndestulați.

(Amintirile urmează)



SALVAMAR

Societate de salvare a naufragiaților în apele teritoriale românești.



DAREA DE SEAMA PE 1939

Inființată în anul 1933 Societatea Salvamar a încheiat cu anul 1939 al șaptelea an de existență.

Stațiuni de salvarea naufragiaților.

In anul 1939 Stațiunea Constanța ca și în 1938 a avut în serviciu șalupele de salvare Pescărușul și Albatros cu echipajele complecte, și sistemul de salvare dela țărm cu rachetă dute-vino, alcătuit din auto-port-racheta, auto-ambulanța și aparatele necesare.

In tot cursul anului s'a continuat programul pentru formarea și pregătirea marinarilor salvatori, prin eșiri la exerciții de salvare, care nu se mai fac decât pe timp rău.

Pescărușul a făcut 20 eșiri în mare cu 86 ore mers. Albatros 36 cu 270 ore mers. In total dela intrarea în serviciu, Pescărușul are 108 eșiri cu 522 ore mers, iar Albatrosul 91 cu 560 ore mers.

La toate aceste exerciții, amândouă șalupele s'au comportat bine, au ținut marea foarte bine, și motoarele au funcționat fără să aibă nici o avarie; ceia ce a făcut ca marinarii noștrii salvatori să capete toată increderea în ele.

In luna Aprilie, au fost scoase pe cală pentru vizitarea, curățirea, și vopsirea operei vii cu anticorosivă și antivegetativă. S'a constatat cu această ocazie buna stare a carenei.

La Albatros s'a montat un sistem de încălzire cu apă caldă prin termosifon, care s'a dovedit ca foarte bun, dând în toate compartimentele temperatura necesară.

In ceia ce privește activitatea Stațiunei, dacă nu s'a înregistrat salvări depe urma naufragiilor de vapoare, totuși ea s'a afirmat în diferite împrejurări, cari au făcut dovada că, atât din punct de vedere al organizației, cât și al pregătirei personalului, Stațiunea Constanța este pusă la punct, și ne dă dreptul să nădăjduim că la salvări propriu zise, ea își va îndeplini cu bine misiunea.

Dăm în ordinea cronologică câteva din acțiunile șalupelor acestei Stațiuni în cursul anului 1939:

La 10-11/VII, la cererea Comandamentului Litoralului Maritim, Pescărușul a făcut o serie de sondagii în punctul Tăbăcăria unde era pus pe uscat un remorcher al Marinei Regale.

La 18/VII, Albatros a dat ajutor unui cuter al Y. C. R. R, surprins de furtună în dreptul hotelului **Rex**, și l'a remorcat în port.

La 27/VII-8/VIII Albatros a insoțit ca vas de siguranță la Istambul și înapoi, cruciera organizată de Y. C. R. R. cu 6 cutere sub conducerea D-lui Caranfil N.

In scrisoarea trimisă D-lui Amiral Adj. Păiș Nicolae, Administratorul Delegat al Salvamarului, de D-l Caranfil Vice-Comandorul Y. C. R. R. se spune:

„Am apreciat rapiditatea câteva ore, cu care echipajul șalupei Albatros a putut fi în măsură să plece într'o așa lungă călătorie, am apreciat ținuta echipajului și a conducătorului Văleanu și condițiile ireproșabile de funcționare a materialului.

„Toate aceste sunt rezultatul unei solide și bune organizațiuni, pentru care vă aducem felicitările noastre.

„Vă rugăm a primi viile noastre mulțumiri și a transmite direcțiunii și echipajului deasemeni aceleași mulțumiri".

La 15/VIII, amândouă șalupele au luat parte la serbarea patronului Marinei, prezidată de M. S. Regele.

La 13/IX, Albatros a scos depe uscat Yachtul Dris și l'a adus în port.

La 20 și 21/IX, Pescărușul și Albatros au eșit noaptea în larg, în cadrul unui exercițiu de apărare pasivă, având pe bord pe Căpitanul Portului și ofițerii observatori ai Marinei Regale.

Dela 25/IX, până la sfârșitul anului șalupele fac pe rând serviciul de gardă, la dispoziția Comandamentului Forțelor Maritime, pentru patrulare și observații în largul mării.

La 28/IX, la ora 3 noaptea, Stațiunea a fost anunțată că un hidroavion a amerizat forțat în larg. Pescărușul a eșit imediat în mare l'a descoperit și l'a remorcat în port. In hidroavion se găseau trei ofițeri, un maestru și 2 soldați.

La 21/XI, în urma cererii Comandamentului Forțelor Maritime, Pescărușul a pus în siguranță barca de scafandru a Marinei Regale, care a fost smulsă din legături și furtuna o scotea în larg.

*

Pe baza hotărârii Comitetului de Direcție și aprobărei Adunărei Generale de a se organiza salvarea naufragiaților dela țărm cu sistemul rachetă-dute-vino, s'a cerut prin Societatea de Salvare Germană oferta pentru tipul auto-port-rachetă, ce era în 1938 în curs de experimentare acolo, și care a fost văzut la Bremen de D-l C-dor Nedelcu O. Directorul Societății și de Maestrul Văleanu Gh. Șeful Stațiunii Constanța, cu ocazia voiajului lor de studii în Germania.

Oferta casei Hansa, Lloyd-Bremen se ridica la 39.500 R.M. adică 1.224.230 lei.

D-l C-dor Nedelcu și Maestrul Văleanu au studiat posibilitatea de a se face instalațiunea la noi în țară ,propunând să se amenajeze auto-camioneta Steyer, ce avem la Stațiunea Constanța în auto-port-rachetă, și să se mai comande tot aici o auto-ambulanță.

Comitetul de Direcție aprobând propunerea, s'au executat toate acestea în condițiuni bune și s'a cheltuit în total 665.839 lei, realizându-se astfel o economie de 558.391 lei față de oferta din Germania.

La 15 Oct. instalația fiind gata, s'a încercat făcându-se cinci exerciții de salvare. Al patrulea exercițiu s'a făcut la Mamaia în fața Directorului, iar al cincilea tot la Mamaia în fața Administratorului Delegat și a Directorului.

Rezultatul acestor exerciții a fost că aparatele funcționează toate bine, și marinarii salvatori au căpătat obișnuința întrebuințării lor.

Prin aceasta Societatea noastră s'a pus in condițiuni de a putea efectua salvări de naufragiați dela țărm, salvări cari, datorită faptului că s'a ajuns să se lanseze rachete până la 500 m. au devenit foarte întrebuințate.

*

Incă din toamna anului 1938, Comitetul de Direcție a hotărât și Adunarea Generală a aprobat să se înceapă organizarea a trei noui Stațiuni de salvare: Mangalia, Balcic și Sulina; fixându-se pentru Mangalia o șalupă tip 12,5 m—3,60 m, iar pentru Balcic și Sulina câte o șalupă tip 15 m.—3,80 m., toate construite în oțel.

Prin bunăvoința Societății Germane de salvare, am primit caetele de specificări pentru aceste două feluri de șalupe. Specificările au fost examinate de D-l C. Amiral Ing. Naval Lupu Al. împreună cu D-l C. Amiral Adj. Păiș N. și C-dor Nedelcu O. cari au făcut modificările dictate de considerentele noastre locale și după ce s'a fixat definitiv caetele de specificări, s'au cerut oferte dela șantierele de construcții din Germania, Anglia și Italia.

Din toate ofertele, cea mai avantajoasă și aceia care reprezintă o mai mare garanție, a fost a șantierului August Pahl din Hamburg, care a construit pe Albatros.

Comitetul de Direcție prin P. Verbal Nr. 57 din 19/VII 1939 a hotărât să se dea comanda celor trei șalupe la acest șantier.

S'a formulat contractul de către D-l Avocat Cazacu Gh. Șeful Contenciosului B. N. R. și membru în Comitetul de Direcție al Salvamarului.

Costul șalupelor este de 75.700 R.M. sau 3.131.550 lei pentru șalupa de 12,5 m.—3,60 m., și de 111.500 R.M. sau 4.727.200 lei pentru șalupa de 15 m.—3,80., adică în total valoarea contractului este de 298.700 R.M. sau 12.386.050 lei, contând marca cu 41,5 lei.

După ce contractul a fost semnat de șantier, s'a trimis prin B. N. R. potrivit art. 2 din contract suma de 139.195 R.M. sau lei 5.801.424, care reprezintă 50% din valoarea comenzii, mai puțin taxele de înregistrare și timbru; după care s'a primit scrisoarea de garanție prevăzută tot la art. 2.

Timpul de predare este de 14 luni pentru șalupa de 12,5/3,60 m., și de 16—18 luni, pentru cele de 15/3,80 m. dela data semnării contractului, așa încât, dacă nu vor interveni forțe majore, toate trei șalupe le vom avea în serviciu până la sfârșitul anului 1940.

Având în vedere că șalupa destinată stațiunei Mangalia va trebui să fie păstrată într'o instalație specială, din cauză că portul nu oferă nici un adăpost sigur, s'a intervenit la Direcția Generală P. C. A. cu rugămintea de a dispune să se studieze chestiunea acestei instalațiuni.

D-l Mihalopol, Directorul General al P. C. A.-ului, cu deosebita bunăvoință, ce totdeauna a arătat Salvamarului, a dat chestiunea spre studiu inginerilor dela Direcțiunea Porturilor Maritime din Constanța.

Cu stațiunea de salvare Constanța și cu cele trei stațiuni cari se construesc în prezent, se incadrează litoralul nostru maritim, așa încât până la construirea celorlalte stațiuni prevăzute în programul general, vom avea într'o măsură oarecare asigurată salvarea naufragiaților în apele teritoriale românești, și mai cu seamă în regiunea Balcic-Constanța, cari după statistici este cea mai frecventă în sinistre maritime.

Posturile de salvare și ajutor dela plăjile stațiunilor balneare maritime.

Până la înființarea Soc. Salvamar, administrațiile stațiunilor balneare maritime, n'aveau nici cel mai elementar mijloc de salvare și ajutor pentru acei cari s'ar afla în pericol de innec; și de aceia în fiecare an, în timpul sezonului de vară se pierdeau multe vieți omenești, care veneau să-și găsească sănătatea la mare.

Societatea noastră văzând aceasta a luat, încă din vara anului 1934, inițiativa înființării unor posturi de salvare și ajutor la plăjile maritime. S'au făcut cabane de lemn demontabile, s'a construit ambarcațiuni speciale pentru valurile caracteristice plăjilor mării, s'au adus din străinătate aparate pentru ajutorul înnecaților: pulmo-oxigenator, pulmoventilator Spengler, pat mecanic pentru respirație artificială, medicamente, și tot ce prescrie știința medicală pentru astfel de cazuri, formându-se personalul sanitar și marinăresc necesar. Investițiile acestor posturi au însumat 1.593.017 lei.

Având în vedere că fondurile Salvamarului, provenite din taxa de salvare impusă vapoarelor ce intră în porturile noastre maritime, nu pot fi întrebuințate decât pentru organizarea salvării naufragiaților depe vapoare, dela început s'a înțeles ca cheltuelile necesitate de posturile dela plăji, să fie suportate de administrațiile comunale respective.

Cum unele Primării au refuzat să achite cotele ce s'au fixat pentru aceste cheltueli, li s'au suprimat posturile, așa încât în vara anului 1939 nu au mai rămas în funcțiune sub conducerea Salvamarului, decât posturile dela Mamaia, Modern, Rex și Budachi.

Pentru aceste posturi s'a cheltuit în acest an 110.281 lei și s'a primit drept subvenție 190.000 lei. Excedentul de 79.719 a servit la amortizarea cheltuelilor de investițiuni.

Cele patru posturi au salvat dela înnec în această vară 36 persoane și au dat ajutoare medicale la 101.

In total dela înființarea posturilor noastre de ajutor dela plăjile maritime, au fost salvate 246 persoane și s'au dat ajutoare medicale la 817.

Pentruca inițiativa atât de bună și folositoare a Salvamarului să nu-și piardă efectul, s'a intervenit la Ministerul Sănătății, arătând că nu este permis ca la o plajă la care iau baie zilnic zeci de mii de persoane să nu fie un serviciu de salvare și ajutor medical. Ministerul înțelegând temeiul intervenției noastre, a dat ordine severe ca toate Primăriile stațiunilor maritime, să înființeze pe socoteala lor posturi după felul organizat de Salvamar, ceiace s'a executat de Primăriile Balcic, Mangalia, Carmen-Sylva și Bugaz.

Astfel inițiativa umanitară a Societății noastre și-a urmat cursul, salvând în fiecare vară atâtea vieți omenești.

Stațiunea sportivă nautică Mamaia.

In scopul de a-și mări veniturile, Salvamarul a înființat in 1935 la Mamaia, pe malul lacului Siut, pe un teren de circa 30.000 m. p. donat de Primăria Municipiului Constanța, o Stațiune sportivă nautică dotată cu o clădire proprie, ambarcațiuni de sport și distracție, șalupe, motoare, bazin de înnot și teren pentru diferite alte sporturi.

Din anul 1936, s'a exploatat această Stațiune, bine înțeles într'o formă, care să nu depășească atmosfera de autoritate morală ce se cuvine să aibă Societatea noastră. — Aceasta a făcut ca rezultatul exploatării a fost din punct de vedere a contribuției la promovarea ideei de sport de o vădită afirmațiune, din punct de vedere material însă, mult mai prejos de măsura capitalului investit.

Când Salvamarul a înființat această stațiune, nu era în Țara Românească nici o instituție cu scopul precis de sport nautic. Intre timp au luat ființă Federația Română de Sporturi Nautice și Straja Țării, instituțiuni cu chemare expresă de educație fizică și sport nautic.

Comitetul nostru de Direcție ținând seamă că: deși Stațiunea Sportivă Mamaia bine înzestrată din toate punctele, nu poate fi aducătoare de venit pentru Salvamar, din cauză că Societatea noastră nu se poate scoborâ la o exploatare cu caracter prea comercial, ținând seamă că Salvamarul va trebui să-și concentreze de aci înainte toată atențiunea, și toate resursele pentru a desăvârși organizarea salvării naufragiaților, care a trecut din perioada de studiu în aceia de înfăptuiri: a luat hotărârea pe care Adunarea Generală de anul trecut a aprobat-o, de a trece această Stațiune unei Instituțiuni mai apropiată de ideia sportului nautic, bineînțeles în schimbul acoperirii dacă nu în total, măcar în parte a capitalului învestit.

S'a început în acest scop încă din 1938 tratative cu F. R. S. N., cu Straja Țării și cu Ministerul Marinei, cari însă n'au ajuns la nici un rezultat definitiv, decât la 15 August 1939 când, s'a hotărât cu Inalta încuviințare a M. S. Regelui ca stațiunea să fie vândută Străjii Țării, pe prețul de opt milioane plătibil de Ministerul Marinei și Banca Națională în rate anuale de câte un milion.

Actele respective s'au întocmit și sunt în prezent la Președinția Consiliului de Miniștri pentru a se întocmi legea cuvenită.

Membrii. — Propagandă.

In cursul anului 1939 s'au mai făcut următoarele înscrieri de noi membri: onorifici 2, de drept 2, donatori 1, activi permanenți 21, aderenți permanenți 43, activi cotizanți 436, aderenți cotizanți 48, adică în total 533, cari împreună cu cei vechi dau numărul de 1160 membrii înscriși dela înființarea Salvamarului.

Este îmbucurător că în acest an, s'a trecut dela media de 100 membri ce s'au înscris în anii precedenți, la 553, adică intr'un an s'a făcut membri cât s'au făcut în șase ani precedenți. — Aceasta se datorește propagandei care a început să inițieze opinia publică asupra rostului și înfăptuirilor Salvamarului. In deosebi Darea de Seamă pe anul 1938 și Apelul nostru, au avut efectul să atragă curiozitatea și interesul publicului față de Societatea noastră.

La aceasta a contribuit în bună parte presa, care ne-a dat tot sprijinul, și mai cu seamă ziarul Curentul ale cărui coloane ne-au fost puse la dispoziție cu deosebită bunăvoință de D-l Director Pamfil Șeicaru.

In bugetul anului 1939 a fost prevăzut pentru propagandă 100.000 lei și s'a cheltuit 63.781. — Incasările din cotizațiile membrilor s'au ridicat la 541.868 lei față de 250.000 lei prevăzuți; adică 291.868 lei mai mult decât prevedere și 487.187 mai mult decât cheltueli.

Deasemeni relevăm că în 1939 s'a încasat dela membri atât cât s'a încasat în șase ani.

Deducând din aceasta că se cuvine să intensificăm propaganda, spre a face pe de-o parte, cât mai cunoscut scopul și acțiunea Salvamarului, iar pe de altă parte spre a mări veniturile capitolului cotizațiile membrilor, pe care Societatea noastră trebuie să conteze în viitor; s'a prevăzut în bugetul anului 1940 pentru propagandă 200.000 lei, iar la venituri 600.000 lei.

Se va căuta să se dea broșurei cu Darea de Seamă pe anul 1939, un caracter de mai multă atracție ,satisfăcând pe cât posibil curiozitatea publicului prin prezentarea celor două mijloace de salvarea naufragiaților, cu șalupele de salvare pe apă, și cu rachete-dute-vino dela țărm.

Broșura va fi scoasă în câteva mii de exemplare, pentru a o face să pătrundă cât mai mult la instituțiile de Stat și particulare, precum și la persoanele care ar putea sprijini oricum opera de organizare a salvării naufragiaților în apele românești.

Administrative.

Administrația Societății s'a făcut și în anul 1939, în cadrul prescripțiunilor statutare ,a aprobării Adunării Generale și a hotărârilor Comitetului de Direcție.

Bugetul s'a executat în măsura în care a fost aprobat cu următoarele rezultate:

La venituri și anume la taxa de salvare s'a realizat 5.077.829 lei față de 5.500.000 prevăzute ,adică un deficit de 422.173. — Aceasta din cauza situației externe, care a redus cu mult numărul vapoarelor intrate în porturile noastre maritime, ceeace a scăzut și suma încasată drept taxe de salvare.

La cotizațiile membrilor datorită intensificărei propagandei s'a realizat 541.868 lei față de 250.000 prevăzute. — La dobânzi încasate 174.287 față de 100.000 prevederi. — In total venituri realizate 6.503.928 față de 6.679.785 prevăzute, deci un minus de lei 171.157.

La cheltueli s'a făcut la toate capitolele economii care reprezintă un total de 569.408. — Economiile împreună cu plusul încasărilor dela cotizațiile membrilor și dela dobânzi au acoperit deficitul taxei de salvare, așa încât bugetul se soldează cu un excedent de 393.251.

S'a întocmit bugetul pe 1940 după aceleași norme ale bugetului 1939, avându-se în vedere la venituri, că taxa de salvare va produce și mai puțin, dacă situația externă de astăzi va mai dăinui. — La cheltueli s'a prevăzut personalul necesar celor trei șalupe de salvare, destinate stațiunilor Balcic, Mangalia și Sulina, și care după contract vor intra în serviciu între Septembrie și Noembrie 1940.

Deasemeni s'au mărit cheltuelile pentru propagandă în vederea sporirii veniturilor dela cotizațiile membrilor.

Credem necesar să arătăm situația diferitelor fonduri la 31 Decembrie 1939: Fondul de rezervă 2.521.990; fondul de pensiuni: 441.839; fondul de investițiuni 3.714.674. Comitetul de Cenzori prezintă: raportul anual, bilanțul și contul de gestiune, pe care Comitetul de Direcție roagă Adunarea Generală a bine voi să le dea cuvenită aprobare și descărcarea de gestiune a anului 1939.

*

Prezentând Darea de Seamă a activității Societății Salvamar pe anul 1939, ne îndeplinim ca întotdeauna datoria de căpetenie de a arăta că înfăptuirile noastre, s'au bucurat în primul rând, de Inaltul îndemn și oblăduirea Augustului nostru Președinte M. S. Regele Carol II, și folosim acest prilej pentru a exprima Majestății Sale sentimentele noastre adânc recunoscătoare și de neclintit devotament.

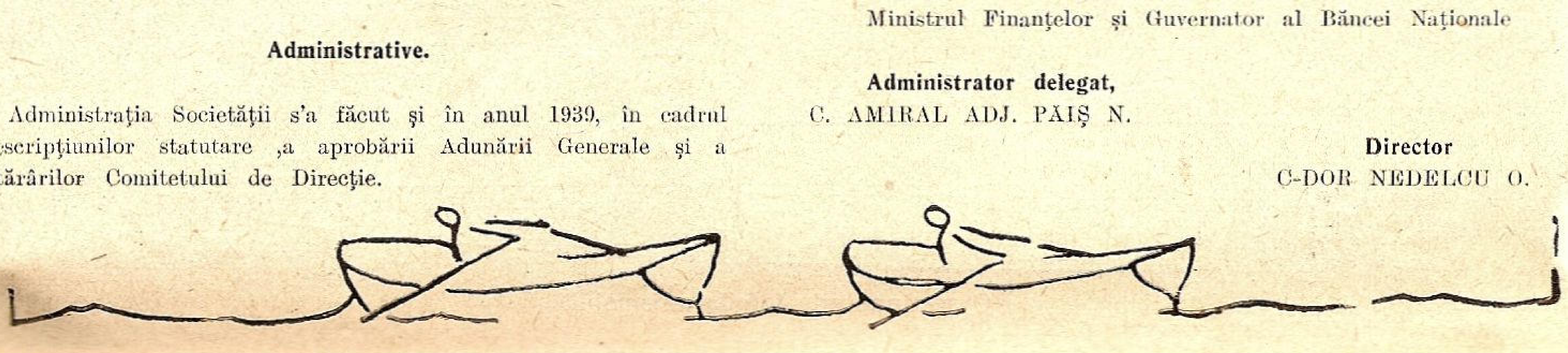
Deasemeni ne-au acordat sprijinul: Onor Guvernul, Ministerul Marinei, Comandamentul Marinei Regale, Direcțiunea Generală P. C. A. și subliniem prețiosul sprijin al Băncei Naționale, care de șapte ani ne pune la dispoziție cu o nemărginită bunăvoință: sediul, subvenții, serviciul arhitecturei, al contenciosului etc.

Tuturor acestor Instituțiuni, precum și membrilor de toate categoriile ai Salvamarului, cari prin cotizațiile lor mari sau mici ne ajută, le aducem pe această cale viile noastre mulțumiri, rugându-i ca și de-aci înainte să ne acorde acelaș sprijin, spre a putea desăvârși organizarea întregului sistem de salvarea naufragiaților în apele românești. — Astfel ne vom putea îndeplini mai curând îndatorirea aceasta, pe care România a luat-o față de celelalte țări maritime, precum și îndatorirea morală pe care noi toți o avem față de Augustul Inițiator și Președinte Activ al Salvamarului, Majestatea Sa Regele Carol II.

Președintele comitetului de direcție
MITIȚA CONSTANTINESCU
Ministrul Finanțelor și Guvernator al Băncei Naționale

Administrator delegat,
C. AMIRAL ADJ. PAIȘ N.

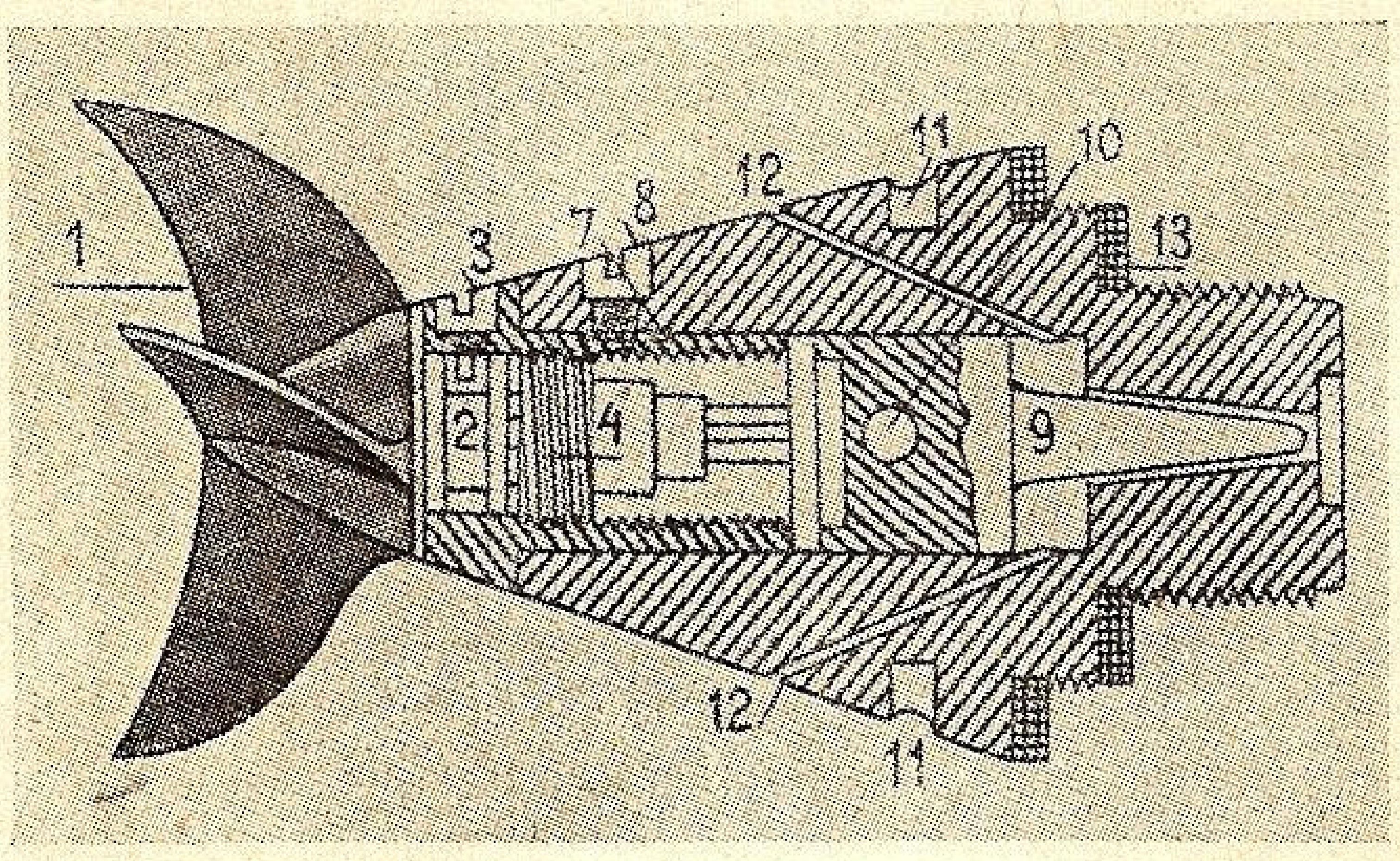
Director
C-DOR NEDELCU O.



Răsboiul marin

TORPILE AUTOMOBILE

In numărul trecut s'a vorbit de mine şi torpile de scondru, arătându-se primejdia ce o presintau pentru navele mari cu cari marinele bogate puteau fi înzestrate. Se arăta între altele că mina are neajunsul de a fi ancorată şi deci a aştepta inamicul, iar torpila de scondru trebuia dusă de un vas-torpilor până la inamic.



Elicea şi percutorul în siguranţă în momentul lansării.

Mintea omenească a născocit o mină care să nu mai fie purtată ,ci, lansată dela depărtare, merge singură spre nava ţintă. Această nouă armă este *torpila automobilă,* — un submarin automat în miniatură.

Are forma unei ţigări de foi şi e construită de oţel sau de bronz. Privind secţiunea, vedem că prezintă 5 părţi deosebite:

1. *Conul încărcăturei,* cu aparatul de aprindere şi amorsajul necesar. Conul are în vârf o elice care se învârteşte prin presiunea apei şi liberează aparatul de aprindere, astfel ca torpila să nu fie primejdioasă de cât după 50 m. de drum străbătut. Dela această distanţă ori ce ţintă lovită de aripioare, al căror ax este şi percutor, provoacă explozia.

2. *Rezervorul de aer comprimat* la 150—200 atmosfere, care pune în mişcare motorul special.

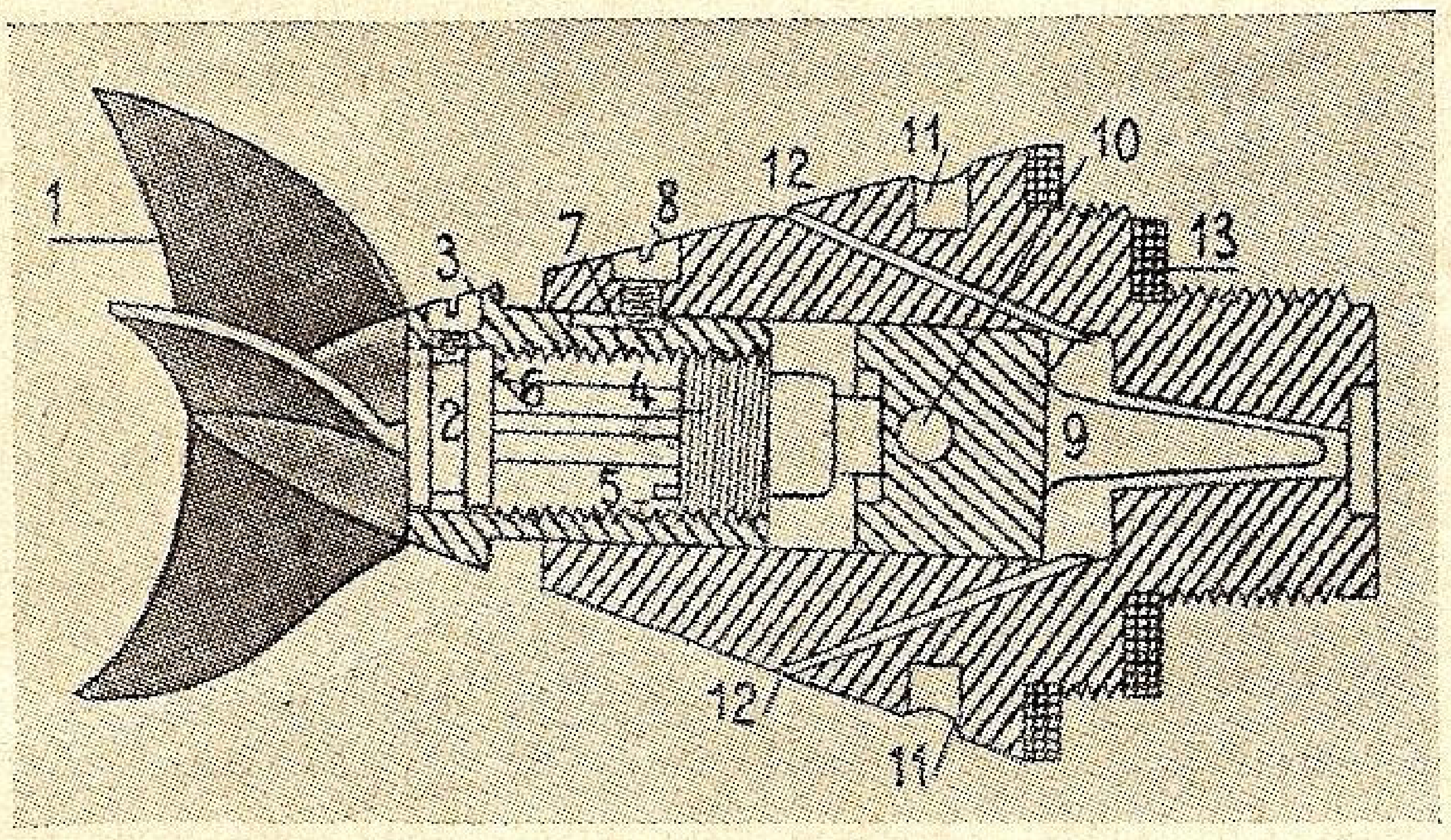
3. *Camera regulatorilor* sau mai bine zis a cârmacilor automaţi, — unul în formă de pendul, asigurând orizontalitatea torpilei, altul, bazat pe presiunea apei, silind torpila să meargă la adâncimea voită. Ambii cârmaci, prin transmisii delicate, trag de cârmele orizontale aşezate la coada torpilei.

4. *Camera motoarelor,* legată cu rezervorul de aer şi cu cele două elici dela coadă, cari se învârtesc în sens opus, însă cu acţiune de avansare. Motoarele se pun în mişcare automat, de îndată ce torpila e lansată. In aceiaşi cameră se aşează şi al treilea cârmaci, — *giroscopul,* — care menţine torpila pe drumul lansat, împedicând-o de a fugi spre dreapta sau spre stânga.

5. *Coada* cu perechia de elici, cârmele verticale şi cele orizontale.

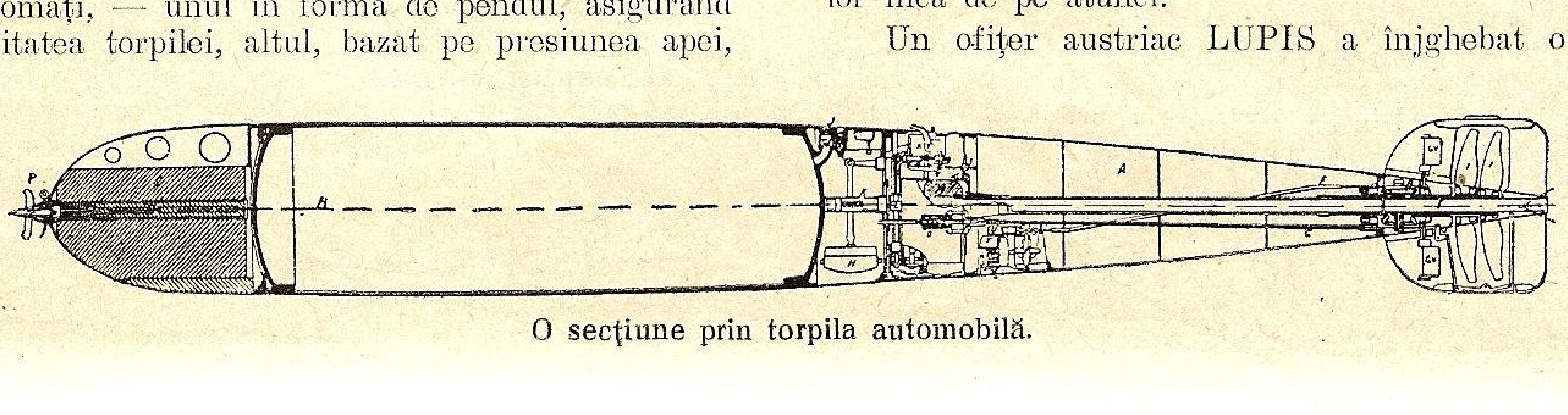
Deşi nu costă cât un cuirasat sau un crucişetor, torpilele totuşi sunt destul de scumpe, dar mai ales foarte delicate, ceeace impune o mare atenţiune la manevrare.

Cel dintâi care s'a gândit la o asemenea armă a fost FULTON, care nu a fost ascultat în Franţa de pe vremea lui Napoleon ,deşi era binevenită, fiind socotită ca o armă laşă, nelealǎ, ceiace era în contradicţie cu spiritul francez. Nici în Anglia inventatorul nu a avut o primire mai bună, cu toate că experienţa a reuşit, fiindcă dacă ar fi fost încurajat, arma aceasta s'ar fi întors chiar contra englezilor, stăpânitorii mărilor încă de pe atunci.



Percutorul eliberat, — 4 mai spre dreapta, — prin învârtirea elicei.

Un ofiţer austriac LUPIS a înjghebat o torpilă



O secţiune prin torpila automobilă.

automobilă ingenioasă, dar rudimentară. Brevetul a fost cumpărat de un englez WITHEHEAD, care a instalat la Fiume o fabrică furnizoare a întregei lumi și a adus treptat perfecționările ce se văd în ultimul model.

Pe când torpila din 1877 avea o lungime de 2,50 m., un calibru de 270 mm. și putea duce până la 800 m. cu $8\frac{1}{2}$ noduri, o încărcătură de 14 kgr., torpilele moderne au o lungime de 6,70 m., calibrul 533 mm. și duc o încărcătură de 270 kgr. trotil până la 2.500 m. cu 41 noduri și până la 6.000 m. cu 29 noduri.

Torpilele automobile se lansează fie din tuburi așezate sub apă la navele mari și submarine, fie din tuburi fixate în corpul navei ori așezate pe punte, îmbinate câte 2,3 sau 4, spre a fi trase în salve.

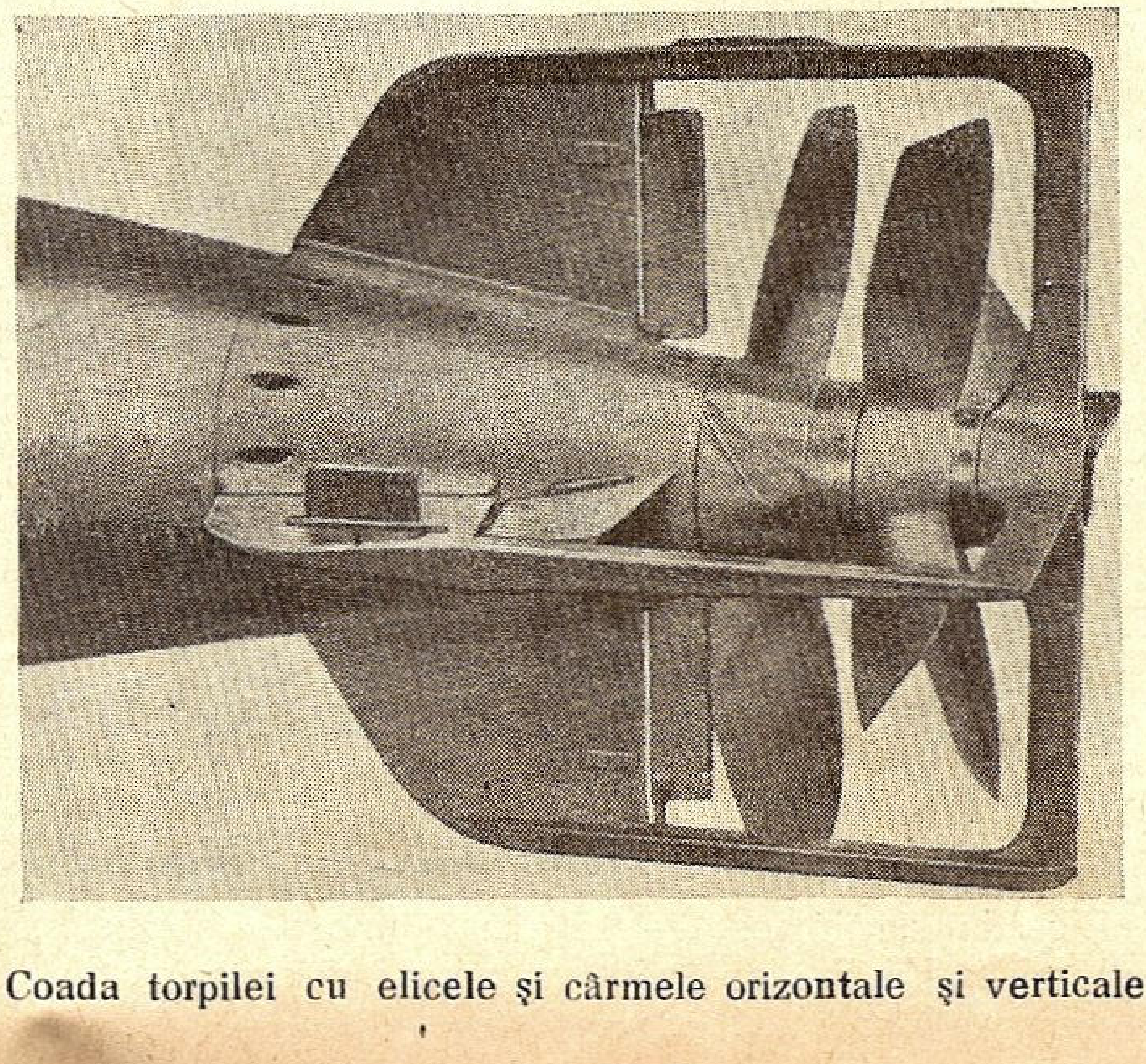
TORPILOARE ȘI CONTRA TORPILOARE

Apariția lor a dat naștere unor tipuri noui de nave de suprafață, — *torpiloarele,* — mici la început, de 20 tone cu o iuțeală de 12 mile, ajungând azi la 1.700 tone și gonind cu 33 noduri, — așa zise torpiloarele de mare largă, spre a putea înfrunta și o mare rea.

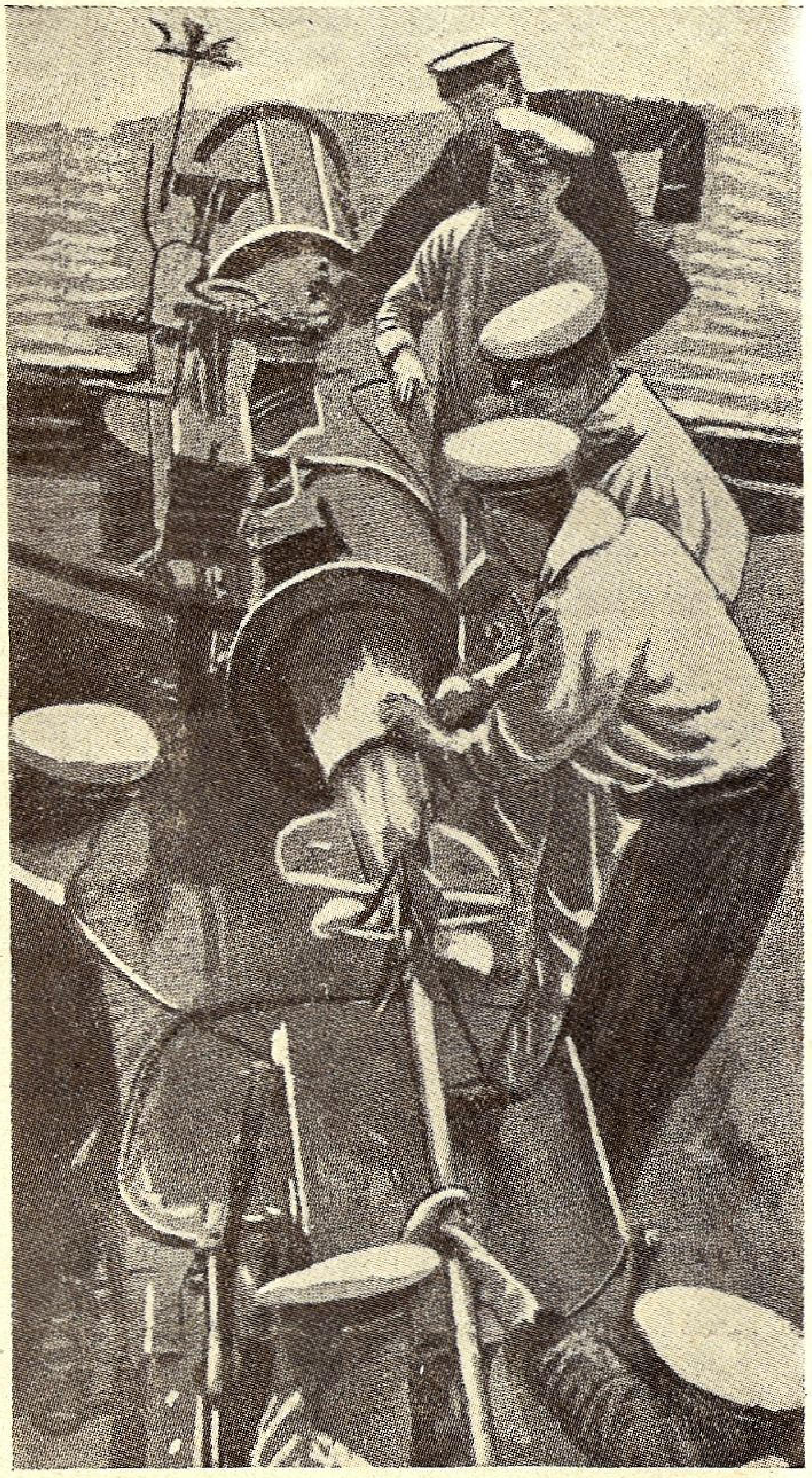
Spre a se apăra de atacul torpiloarelor, navele amenințate s'au armat și ele cu: *proectoare,* spre a descoperi atacurile de noapte; *mitraliere* și *tunuri* ușoare spre a le da la fund înainte de a ajunge la distanța de lansare; de *plăși de oțel* cari se lasă la apă de jur împrejurul năvii și în care se prind torpilele lansate; de *compartimentare* etanșă, așa cum s'a vorbit, la mine. Contra piedicii plășilor torpilele au fost înzestrate și ele cu foarfeci ,spre a tăia ochiurile.

Dar cea mai puternică apărare a navelor de linie o dau *contratorpiloarele,* cunoscute și sub numele de *distrugătoare.* Mult mai mari ca torpiloarele, cu viteză superioară și armate cu tunuri dela 57 la 150 mm. calibru, ele dau goană lansatoarelor de torpile. Inarmate în același timp și cu tuburi de lansat torpile, ele pot servi oricând și ca torpiloare.

De când au apărut submarinele, se poate spune că torpiloarele au dispărut, rămânând doar contratorpiloarele, cu cele două roluri. Evoluția lor a urmat aceleași etape de progres: dela 220 tone cu 27 noduri în 1885, azi ele ating 2.500 tone și 42 noduri iuțeală.



Coada torpilei cu elicele și cârmele orizontale și verticale.



Introducerea torpilei în tubul de lansare.

Torpilele moderne mai pot fi lansate și de așa zisele *torpiloare de buzunar,* Masuri (M. A. S. — la italieni, C. M. B. la englezi), — șalupe ultra rapide, armate cu 2 tuburi laterale sau din avioane torpiloare, cum vom arăta la capitolul respectiv.

Efectul moral și material al acestei arme a fost și este covârșitor. Și-a arătat puterea în toate războaele, dela cel din Chili în 1891 până la cel de azi, cu victime fără număr.

Nu putem încheia aceste rânduri fără a arăta două particularități ale acestei arme:

1. Motorul lucrând cu aer comprimat, drumul torpilei lansate se poate ghici după dâra bulelor de aer ce ies la suprafață. Multe nave au scăpat punând cârma astfel ca să iasă din drumul torpilei.

2. Torpila ,dacă nu a atins ținta, se sinucide: la cele vechi ,cari aveau o cameră de plutire, o valvulă se deschidea automat de îndată ce se oprea mașina și apa pătrunzând, torpila se ducea la fund. Cele moderne ne având flotabilitate ,se duc singure la fund, nu rătăcesc la suprafață, unde ar periclita drumul navelor amice sau aliate.

CRONICA EVENIMENTELOR

1—31 MARTIE 1940

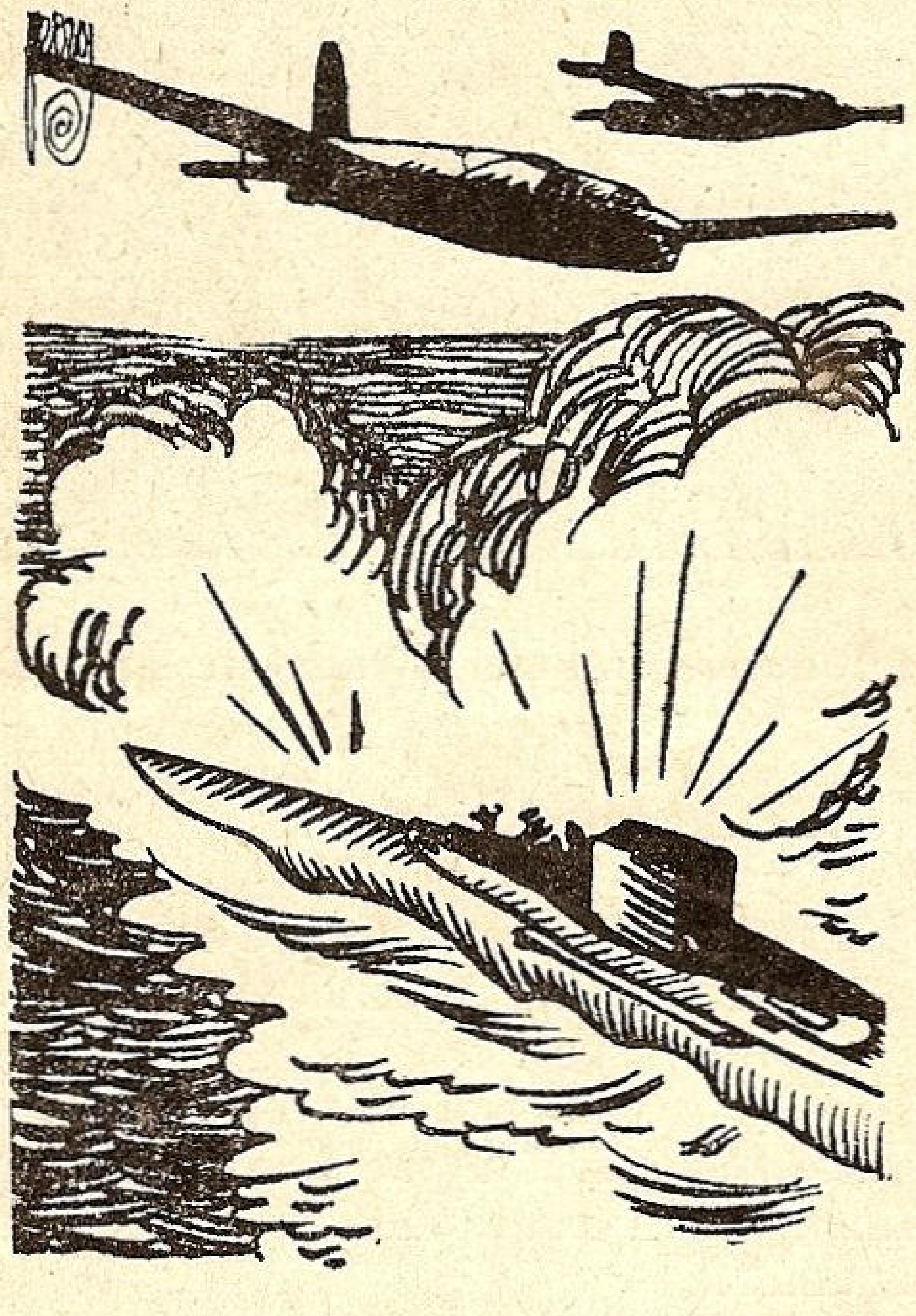
SUBMARINELE

Acțiunea submarinelor germane în cursul lunei Martie a fost aproape nulă contra navelor aliate cari au mers în convoi, în schimb a făcut numeroase victime printre navele neutre. Șapte vapoare daneze și 2 norvegiene, 2 olandeze au fost torpilate fără avertisment. Statisticile arată că dela începutul războiului au fost scufundate prin torpilare 14 vapoare (66.120 tone) franceze, 157 (590.419 tone) engleze și 141 (408.590 tone) **neutre,** — adică 50% ca număr și 40% ca tonaj vapoare neutre. Norvegienii au perdut și 550 de oameni, iar suedezii 299.

Submarinele engleze au reușit să pătrundă în Baltica și să scufunde două mari vapoare germane, — HEDDERNHEIM și HUGO STINNES, — după ce le-au avertizat și au dat tot timpul echipajelor să debarce și să se salveze. Mai mult, a întârziat torpilarea și a urmărit vaporul până într'o zonă de calm, pentru a nu primejdui viața echipajului din cauza furtunii ce bântuia.

AVIAȚIA

Dacă acțiunea submarinelor a fost slabă, în schimb aviația ambilor beligeranți a avut o activitate neobișnuită, cea engleză spre a atinge bazele aeronavale, cea germană atacând bazele și convoiurile.



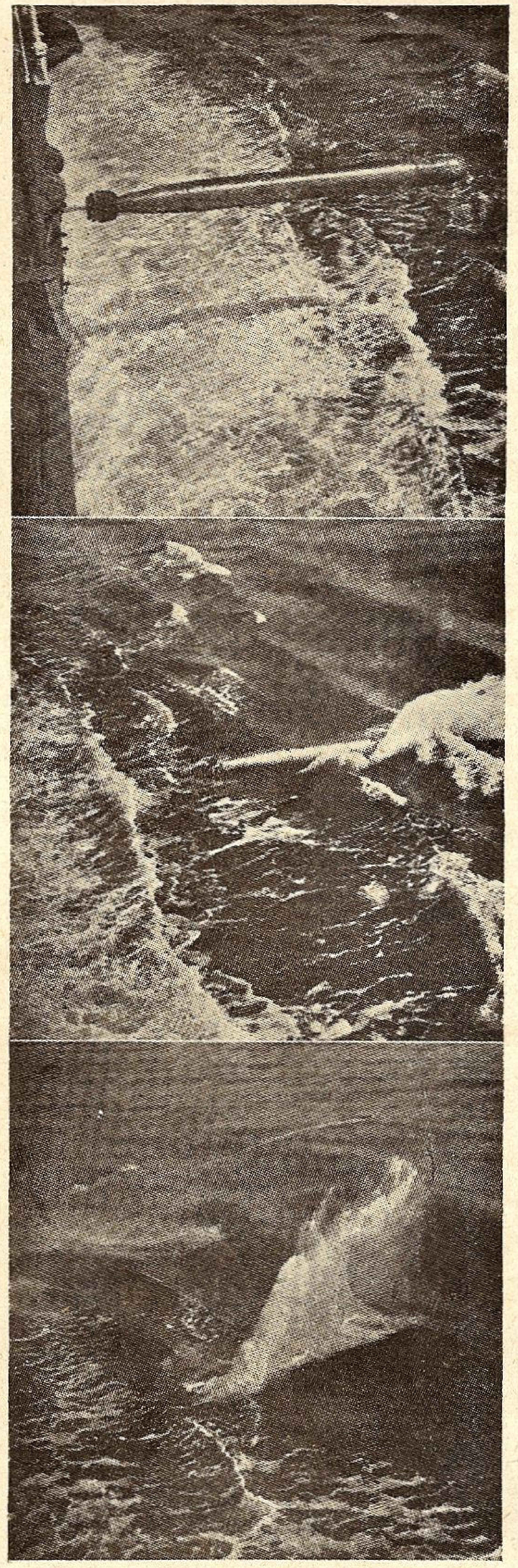
Submarin scufundat de hidroavioane.

Baza navală britanică dela Scapa Flouw a fost atacată la 1 și 17 Martie, fără efect.

Baza aviației germane dela Sylt, a avut de suferit un bombardament în valuri, dela 19 Martie ora 20 până la 20 Martie ora 3, care ar fi distrus hangare, depozite, diguri și linia ferată.

Un alt avion german a atacat un far plutitor. Ca o contra măsură, marina engleză a înlocuit farurile cu altele cari nu au nici un echipaj.

Un convoi englez în patrulare la gura Elbei a zărit un submarin german la suprafață. Picând asupra lui a lansat patru bombe de câte 100 kgr; sburând pe de-asupra locului, a zărit epava submarinuului scufundat pe jumătate, cu prova în aer.



De sus în jos: torpila țâșnește din tub, cade în apă și-și urmează drumul.

BLOCADA

Blocada s'a întins, — sau mai bine s'a strâns și mai mult. Ea are de scop nu numai stânjenirea importului german, dar și a exportului, aducător fie de devize, fie de materii prime în schimb.

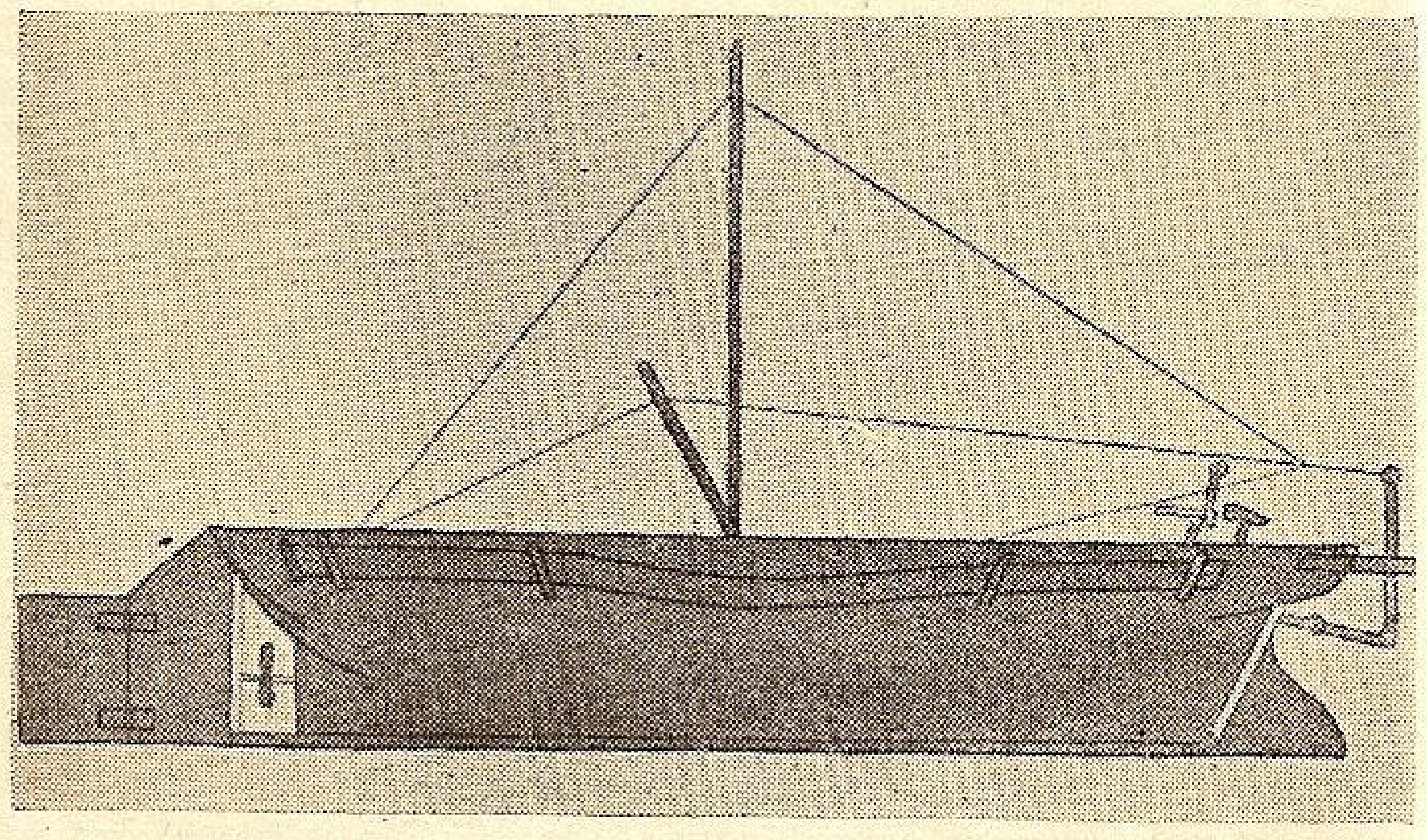
Printre altele Anglia ,care până acum menaja navele italiene, a anunțat că va opri toate vasele încărcate cu cărbuni germani la Rotterdam și cu destinația Italia. In schimb Anglia se oferă a furniza ea Italiei cărbunii necesari. După cuvenitele schimburi de note, Germanii au schimbat ruta maritimă prin cea de uscat, iar în ultimul moment Anglia a eliberat vapoarele secfestrate.

O altă cale deschisă Germaniei era apele teritoriale norvegiene. Cum aceasta a arătat că nu-și poate păzi neutralitatea ,aliații s'au hotărât a face însăși poliția acestor ape. Un vas norvegian, atacat de un avion german, a fost salvat de un distrugător britanic. In ultimul moment aliații au pus chiar mine în dreptul porturilor mai importante.

De aci mare îngrijorare în țările scandinave, să nu fie atrase într'un război[1]).

DIVERSE.

Cel mai mare vapor din lume, — QUEEN ELISABETH, — a plecat din Anglia și a ajuns cu bine în America. El era prevăzut cu faimoasa centură de cabluri electrice cari fac invulnerabile minele magnetice.



Torpila așa cum a imaginat-o Lupis

ERATĂ

In numărul trecut al revistei, la pag. 70, s'a strecurat o greșală: nava puitoare de mine era de suprafață, nu submarin.

---

[1] In momentul apariției revistei războiul a și izbucnit.

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECȚIUNEA GENERALA: BUCUREȘTI
CALEA DOROBANȚILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98
UZINA POIENI
JUDEȚUL CLUJ

▼

execută case de mare din lemn, în condițiunile technice și materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcțiunea Societății.

LUPTE NAVALE IN 1870

de **Z. N.**

In războiul franco-german dela 1870, Franța avea o sdrobitoare superioritate maritimă și aceasta a fost cauza pentru care Germanii nu au întreprins operațiuni maritime.

Totuși în mod cu totul izolat s'au produs și mici angajamente cari merită să fie semnalate.

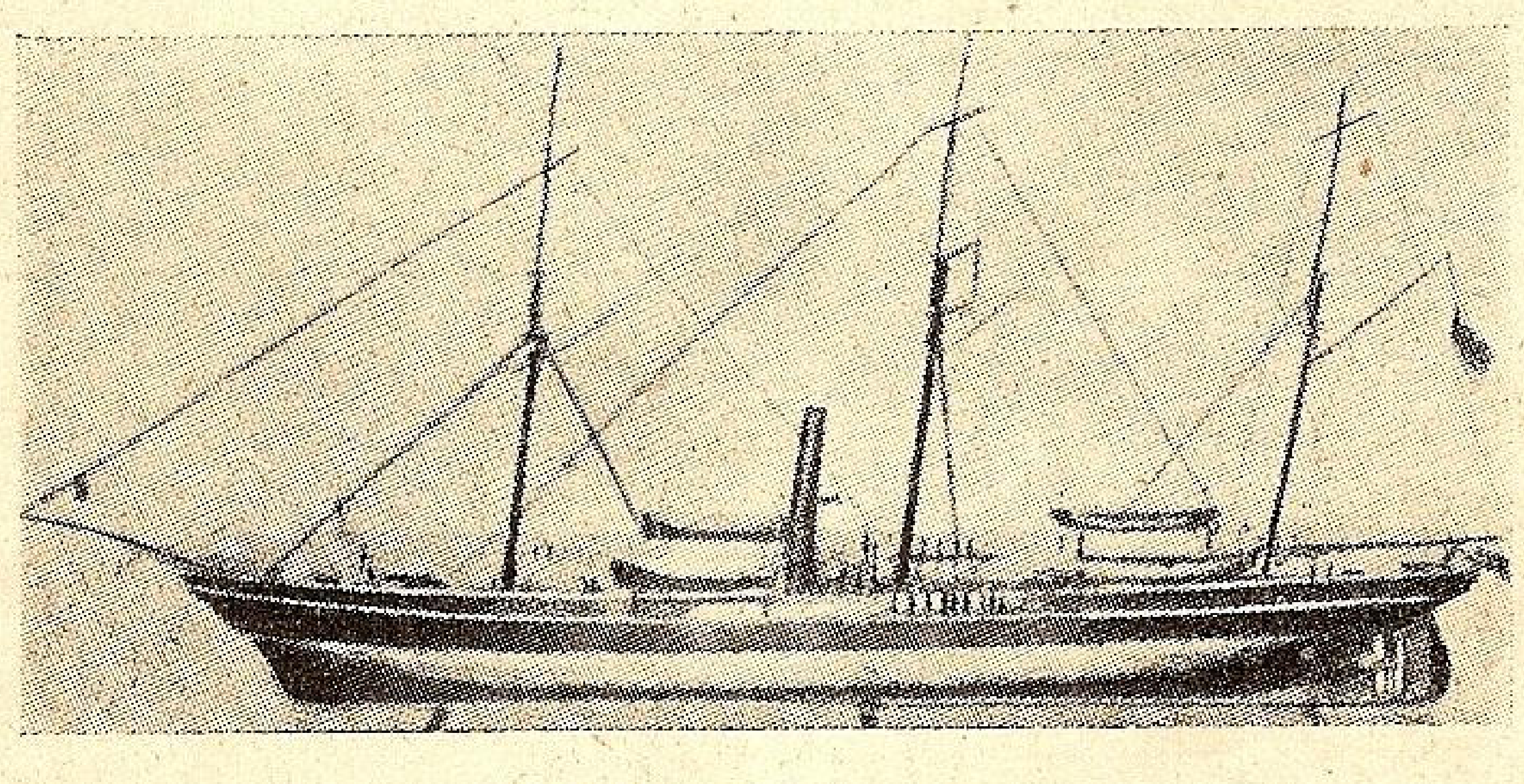
Este vorba de o luptă între avizo-ul german *Grille* și avizo-ul francez *Jérôme Napoléon* în Baltica aproape de insula *Rügen* și de altă luptă în *Antile* între avizo-ul francez *Bouvet* și avizo-ul german *Meteor*.

Grille, fusese construit în Franța în șantierele Augustin Normand, pentru a servi ca „ecleror“ și ca yacht regal. Avea 348 tone deplasament, propulsiune cu elice iar mașina avea 160 C. V. Viteza la probe a fost de 15 noduri. La construcție s'a întrebuințat material de lux (acaju de Honduras). Era armat cu 3 tunuri.

Jérôme Napoléon fusese construit în acelaș șantier. Avea 1628 tone deplasament și viteza la probe fusese 14,26 noduri.

Era superior în artilerie față de *Grille*.

Lupta s'a petrecut astfel: *Grille* a plecat dela adăpostul insulei Rügen, în recunoaștere la 17 August și se întâlnește cu *Jérôme Napoléon*. Deschide focul la 4000 m. O escadră franceză încrucișa în acea regiune și apare la orizont.



Avizoul „Bouvet“

Avizo-ul francez prin semnale de mare distanță anunță angajamentul. Escadra se îndreaptă cu *toată vitesa* (12 noduri) spre inamic. Profitând de superioritatea de viteză *Grille* se retrage către golful de N. W. al insulei *Rügen* unde îl așteptau și 3 canoniere. Din această poziție continuă să tragă asupra Francezilor la bătaia de 4.000 metri.

Escadra nu se poate apropia pentru a trage eficace căci fundurile sunt foarte mici (2,50—3 m.).

Rezultatul luptei propriu zise, nu a fost hotărâtor.

In *Antile* bătălia a fost dată în alte condițiuni căci beligeranții au avut forțe aproape egale, (deoparte *Meteor*, de cealaltă parte *Bouvet)*.

Meteor era un avizo construit din lemn, armat cu un tun ghintuit Armstrong de 30 cm. la prova, un tun neghintuit de 60 cm. la centru și un tun Krupp ghintuit, de 30 cm. la pupa. Toate erau montate, pe afet cu pivot, putând trage în ambele borduri. Echipajul era compus din 80 oameni.

Bouvet era cam de aceiași mărime, dar artileria era mai slabă: un tun ghintuit de 16 cm. pe scaun cu dublu pivot (greu de manevrat) și 2 tunuri ghintuite de bronz de 12 cm.

Bouvet pe lângă mașină, care-i permitea să ia viteza maximă 10 noduri, mai avea și vele la cele 3 catarge. Pe vânt bun, dacă naviga cu vele avea aceiași viteză ca și dela mașina cu vapori.

Aceste două nave s'au întâlnit într'un port neutru, la *Havana* (Cuba) la 7 Noemvrie 1870.

In seara de 8 Noembrie *Bouvet* iese în larg și încrucișează în afara apelor teritoriale așteptându-și adversarul.

A doua zi pe la prânz părăsește Havana și *Meteor*.

Comandantul francez știindu-se inferior în artilerie caută să atragă spre larg pe Germani pentru ca să aibă ca aliat hula de larg (în cursul dimineții fusese vânt tare) care ar fi îngreuiat tirul germanilor.

Duelul de artilerie începe la orele 14 h 15 m dela 6000 m. ajungând apoi la 3000 m. Navele se duelează la travers.

Văzând că rezultatul duelului de artilerie nu ar putea fi în favoarea lor, Francezii fac presiune maximă în căldări și cu viteza amețitoare de 11 noduri se năpustesc spre inamic *„la abordaj“*.

Se pare că cei de pe Meteor au fost surprinși de această manevră căci reacțiunea de evitare se produce prea târziu.

Meteor este abordat la centru.

Vergile se lovesc și într'un trosnet puternic 2 catarge dela Meteor, — arborele mare și arborele artimon — se prăbușesc.

Francezii, nu au ustensilele necesare pentru abordaj (grenade incendiare), dar trag focuri de pușcă din belșug.

Căpitanul de fregată *Alexandre Franquet,* Comandantul lui *Bouvet* își degajează vasul de *Meteor* pentru a repeta atacul; de data aceasta, *Meteor* evită și trage în plin cu toată artileria sa avariind mașina navei franceze.

Situația este critică pentrucă *Bouvet* nu se mai poate mișca, iar *Meteor* stăpân pe mișcări poate să tragă admirabil, ca la țintă.

Comandantul francez, însă, face apel la vele...: *„Intindeți velele!“* și sub focul inamic gabierii de pe Bouvet se cațără pe vergi și execută manevra care-i scoate de sub focul inamic în timp ce cu tunul din pupa continuă tirul până la limita bătăii.

Lupta a durat o oră și a avut spectatori o fregată spaniolă și locuitorii din Havana cari observau de pe mal.

După bătălie beligeranții au intrat iar la Havana pentru reparații.

Bouvet a avut 3 răniți grav și 2 mai ușor; a avut următoarele avarii: vârful bompresului rupt, mai multe tuburi de vapori sparte, coșul bucătăriei găurit, o barcă găurită și încă alte avarii mai mici reparate în 15 zile cu 2800 franci.

Meteor a avut 5 morți și 9 răniți, iar avariile au fost: un afet de tun demontat, o ghiulea în opera vie, o aripă dela elice pierdută, 2 catarge rupte, bărcile dela babord sfărâmate și pe lângă toate acestea nava făcea apă.

Valoarea reparațiilor se ridica la 30.000 piaștri spanioli, timpul necesar pentru reparații fiind de o lună.

Indiferent de pierderi sau de superioritate, victoria este de partea aceluia care a reușit să imobilizeze pe inamic mai mult timp; de aci rezultă că Francezii deși inferiori în artilerie, au provocat inamicului pierderi cari îl imobilizau o lună în port, așa încât acesta poate fi considerat bătut.

CONFERINŢELE L. N. R.

Dăm mai jos rezumatul conferinţelor ţinute de d. Contr'Amiral Gheorghiu, secretarul general al Ministerului Aerului şi Marinei, la radio şi la „Cercul Aero-Marino technic", precum şi cele ţinute la „Fundaţia universitară Regele Carol I" în ciclul „Iniţieri Marinăreşti", care vor fi publicate treptat.

Afinităţi şi paralelisme între aviaţie şi marină.

(conferinţa d. C.-Amiral Gheorghiu)

Conferenţiarul a reamintit de marile descoperiri făcute de Cristofor Columb care a găsit America, de Bartolomeu Diaz, care împins de vânt a trecut de Capul Bunei Speranţe şi a descoperit oceanul Indian. Cu Magelan şi Vasco de Gama navigaţia a trecut şi în oceanul Pacific.

Cea mai importantă descoperire în marinărie e descoperirea busolei. Inainte, echipajele avântate în largul mărilor, întrebuinţau ziua corbul, căruia îi dădeau drumul. El se ridica în aer şi dacă pământul era aproape se îndrepta spre el, fiind o indicaţie şi pentru corăbieri. Dacă pământul era departe, corbul revenea obosit pe bord şi corăbierii făceau apel noaptea la navigaţia după stele.

D. amiral Gheorghiu a arătat apoi ce multe puncte comune are marina cu aviaţia. Aviaţia a parcurs aproape aceleaşi etape de desvoltare, ca şi marina, însă într'un tempo infinit mai scurt.

Busola navigaţiei se resimte atât la bordul navelor cât şi la bordul aeronavelor. Busola giroscopică este azi întrebuinţată cu cea mai mare siguranţă şi de una şi de alta.

Tragerea în ţintele mobile nu se practică decât de marină şi aviaţie.

Navigaţia fără vizibilitate este de asemenea comună aviaţiei şi marinei.

Dirijabilele nu sunt decât nave cari merg prin aer, ele îndreptându-se la fel ca şi marile vapoare.

Farurile servesc şi pe marinari ca şi pe aviatori.

La bordul marilor avioane de bombardament s'a introdus şeful de bord care corespunde cu comandantul vasului.

Azi nu se mai poate naviga nici în aer, nici pe ape fără a se întrebuinţa radio-telegrafia. Focul în aer şi pe apă este egal cu dezastru.

Educaţia personalului din aviaţie şi marină este la fel, atât aviatorul cât şi marinarul ştie că moartea îi este vecină şi el nu se teme de ea. Aviatorii şi marinarii se înţeleg de minune. Este o adevărată frăţie între aviaţie şi marină.

Cine a înţeles atât de adânc această frăţie? Incă de acum 15 ani, Regele nostru de azi, a făcut acest paralelism. Infiinţarea ministerului Aeronauticei şi Marinei este eşit din concepţia înaltă a Suveranului nostru.

Distinsa asistenţă a aplaudat frenetic. D. prof. ing. Germani a mulţumit d-lui ministru Paul Teodorescu pentru că a înţeles aşa de profund ţelurile cercului aerotehnic şi după chiar sugestia d-sale va schimba titulatura cercului, numindu-l „Cercul aero-marino-tehnic".

D-sa mulţumeşte şi d-lui amiral Gheorghiu pentru prea interesanta sa conferinţă.

Aeronautica şi Marina în slujba Neamului.

(conferinţa d. C.-Amiral Gheorghiu la radio)

D-sa a spus că aeronautica şi marina deţin roluri de prim ordin în slujba Naţiunei şi, astăzi, mai mult ca oricând importanţa acestor roluri se verifică în fiecare clipă.

Dacă privim ceeace s'a întâmplat zi de zi, de când din toamnă văpaia răsboiului a cuprins mai multe popoare, aflăm că operaţiunile de căpetenie şi acţiunile din orice moment s'au desfăşurat aproape numai în aer, pe apă şi sub apă.

Şi astfel avem o dovadă limpede şi repetat confirmată de misiunea covârşitoare ce revine Aeronauticei şi marinei în timp de răsboiu.

Dar aeronautica şi marina au în slujba Naţiunei misiuni nu numai în timp de răsboi şi rolul lor este din fericire, în deosebi de important în timp de pace, când ele servesc ca pârghii puternice atât pentru desvoltarea şi propăşirea economică a Naţiunei, cât şi chiar pentru răspândirea şi întărirea civilizaţiei.

Aeronautica comercială stă în slujba Naţiunei ca factor de civilizaţie şi de propăşire a vieţii economice.

Aşezată la răscrucea marilor drumuri ce pleacă din apusul şi centrul Europei, spre a merge spre Orientul atât de năzuit, ţara noastră are dreptul să joace un rol de frunte în politica şi în exploatarea căilor aeriene ce o brăzdează şi în slujba naţiunei aeronautica noastră comercială luptă fără preget să-şi câştige şi să-şi menţină locul meritat, alături de celelalte state, pentru promovarea şi întărirea legăturilor civilizatoare ale lumei întregi.

Să nu încetăm să vorbim de aeronautică fără să anunţăm şi desvoltarea înălţătoare la care a ajuns industria noastră nu numai pentru fabricarea de avioane şi motoare, ci şi de tot ceiace reprezintă instrumente şi armament, şi, în fine, tot complexul de aparaturi de tot felul cu tot ce intră sub denumirea de „Aeronautică", în serviciul Ţării.

In legătură cu marina d-sa spune:

Naţiunea românească de azi trebuie să vrea să înţeleagă pe cei ce ne-au creat această ţară şi pentru aceasta trebuie să se ştie că, din totalul comerţului românesc făcut cu streinătatea, 87% se face pe calea apei (Dunăre şi Mare) şi numai 13% se face pe tot restul întinselor noastre fruntarii terestre.

Şi din totalul acesta de 87% mărfuri ce vin şi pleacă dela noi, 71% merg pe mare, şi 16% merg în sus pe Dunăre.

Au ştiut bătrânii noştri nevoia Ţării, în dragul căreia ei au căzut dar, acum, abia la o generaţie în urma lor, noi trebue să constatăm că toate aceste bogăţii nu se transportă de noi, ci de străini, şi este bine să ştie românii că, la mare, 92% din mărfurile ce vin şi pleacă dela noi, sunt transportate de străini şi numai 8% sunt duse cu puţinele vapoare cu culori româneşti.

Este în acelaş timp o datorie a noastră să relevăm activitatea rodnică a Navigaţiei Fluviale Române, care, pe lângă realizările comerciale, a înţeles să-şi ia şi sarcina de a menţine sus prestigiul culorilor româneşti, luptând din greu cu puternica concurenţă a vecinilor de pe Dunăre. Navigaţia Fluvială Română este astăzi în măsură să asigure în caz de răsboiu chiar dacă ne-ar lipsi ajutorul oricărui pavilion străin, toate nevoile Ţării în materie de trafic fluvial.

In ce priveşte Marina militară, astăzi mai redusă decât nevoile i-ar cere, ea a găsit ascultare înţeleaptă, pentru ca să păşească repede pe drumul înfăptuirilor de care mai are nevoe, spre a fi astfel cum trebue în slujba Naţiunei.

Din înaltul îndemn şi înţeleapta ocrotire a M. S. Regelui Carol al II-lea, ctitorul marinei moderne, care prin inimoasa, româneasca şi clăditoarea Sa acţiune, a înţeles să dea imboldul necesar redresării marinei noastre, o nouă epocă de desvoltare a şi început.

Sprijinul luminat al unui guvern hotărît să se pună în ritmul marilor comandamente naţionale, a făcut ca imboldul dat de Şeful nostru suprem, să capete o rapidă înfăptuire.

Aspectele mării şi crâmpeie din viaţa marinarilor pe întinsul apelor.

(conferinţa d. Amiral C. Negru)

D. amiral Negru a amintit de strădania amiralului german Tirpitz de a creea un spirit marinăresc care să ajungă pe cel englez, moştenit prin tradiţie. Citează cazul unui amiral japonez care, după ce face prizonier pe contele Felix von Lukner, îl roagă a povesti isprăvile sale pentru a le ceti tineretul. „Este obiceiul ţării noastre ca din faptele marinăreşti săvârşite de oricine pentru patria lui să se hrănească entuziasmul şi sufletul copiilor noştri".

Conferinţa d-lui amiral Negru urmăreşte aceeaş ţintă: formarea unui suflet marinăresc, care poate fi de folos nu numai pe mare. Noi nu avem încă o tradiţie marinărească, marinari cari din generaţie să se fi identificat cu viaţa pe mare.

Numeroşi sunt factorii cari contribuesc la formarea unui spirit marinăresc, — continuă conferenţiarul. Unul este aspectul mării şi altul episoade din viaţa marinarilor. Conferenţiarul descrie abundenţa florei şi faunei maritime, primejdiile cari pândesc navele, fenomenul ciclonilor, al calmului ecuatorial. Povesteşte apoi atacul unui torpilor contra unui cuirasat. Toate aceste descrieri arată frumuseţile vieţii la mare, dar şi greutăţile pe care le întâmpină marinarul.

Astăzi când din înalta şi prevăzătoarea iniţiativă a M. S. Regelui s'a creiat ministerul aerului şi marinei; când Liga Navală Română, sub părintească şi perseverenta conducere a neuitatului ei vice-preşedinte amiralul Coandă, activează cu zel pentru desvoltarea şi răspândirea în public a spiritului marinăresc; astăzi când prin recunoaşterea breslei marinarilor îndeletnicirea marinărească a intrat în preocupările de seamă ale conducerii statului, trebue să ne gândim şi mai temeinic la formarea unui spirit marinăresc al elementelor tinere. Acesta este rostul acestor conferinţe.

Dunărea şi Marea Neagră făuritoare şi întregitoare de neam.

(conferinţa d. Comandor Nicolae Steriopol)

Dunărea şi Marea Neagră au avut o influentă determinantă asupra întregei noastre istorii. Deaceia nu numai pentru iniţierea, dar şi pentru aducerea aminte a opiniei noastre publice, e o chestiune vitală a se repeta ca să nu se uite, că fără de aceste ape noi nu putem trăi şi că de întrebuinţarea şi paza lor depinde buna stare şi viitorul neamului nostru.

Poporul românesc a luat naştere, dintr'un război de expansiune politico-economic pentru stăpânirea Dunărei, iar în decursul istoriei atât timp cât Românii au fost stăpâni pe Dunăre şi gurile ei, au fost tari şi puternici. Când străinii devin stăpânii Mărei Negre şi ai bazinului dunărean, poporul românesc a trăit în întuneric, sărăcie, înpilare.

Tratatul dela Adrianopol din 1829, deschizând strâmtorile Mărei Negre, ne aduce odată cu libertatea navigaţiei şi a comerţului pe Dunăre, şi raialele (capetele de pod) stăpânite de Turci pe malul stâng al Dunărei. Europa interesată de comerţul pe Dunăre cu Principatele Române, prin tratatul de la Paris din 1856, ne redă sudul Basarabiei, neutralizează Marea Neagră şi înfiinţează Comisiunea Europeană a Dunărei.

Cu toată opunerea celor trei împărăţii învecinate, puterile interesate din vestul Europei la comerţul dunărean, fac să se respecte faptul împlinit al unirei Principatelor din 1859.

Războiul de independenţă, prin anexarea Deltei şi a Dobrogei ne face să ajungem din nou la Marea Neagră.

In greul şi lungul războí, de întregirea neamului în contra unor armate cu mult superioare ca număr, material şi pregătire militară, Dunărea ne-a ajutat să rezistăm, să ne menţinem în Moldova, în Deltă şi la gurile ei, să învingem.

Tratatele de pace din 1920, au consfinţit unirea cea mare şi au declarat Dunărea internaţională, dela Ulm până la gurile ei, instituind C. E. D.

Conferinţa Dunărei dela Paris a elaborat în 1920—1921 statutul definitiv al Dunărei, care constitue actul fundamental al regimului de navigaţie pe acest fluviu.

In anii după războiul mondial, s'a dus o vie campanie în parlament şi în presă pentru desfiinţarea C. E. D., sau înlocuirea ei cu C. I. D., sau cu un regim analog acesteia din urmă Comisiuni, deoarece existenţa Comisiunei Europene a Dunărei, pune la îndoială posibilităţile României de a-şi asigura navigabilitatea la gurile propriului ei fluviu, iar modul de a face să se respecte regulamentul, supunând contravenţiunile judecătoriei propriilor ei organe, încălca în mod dureros dreptul de suveranitate a ţărei, constrânsă a suporta un fel de regim de capitulaţiuni.

Din iniţiativa guvernului României, s'au întrunit conferinţele şi s'au semnat convenţiile din Sinaia 1938 şi Bucureşti 1939, prin cari s'au suprimat încălcările aduse de C. E. D. suveranităţei României.

In ceiace priveşte Marea Neagră, conferinţa de la Londra din 1871, a recunoscut Rusiei şi Turciei dreptul de a avea nave de război în Marea Neagră, strâmtorile ei rămânând deschise pentru vasele de comerţ ale tuturor statelor. Situaţia aceasta a rămas în vigoare până în 1923, când tratatul din Lausanne a permis libera trecere şi a navelor de război prin strâmtori, cari s'au demilitarizat.

La cererea Turciei de revizuire a acestui tratat, convenţia dela Montreaux din 1936, desavantajează situaţia precedentă printr'o reglementară mai severă, a trecerei strâmtorilor de către navele de război. Totuşi tratatul acesta linişteşte prin faptul că deţinătoarea strâmtorilor este Turcia aliata noastră de azi şi de mâine, aliată în a cărei semnătură avem întreaga încredere aşa cum ne-a sfătuit s'o avem Ştefan cel Mare în testamentul său.

După cum Dunărea cu gurile ei apropiate şi depărtate au determinat făurirea, ridicarea şi întregirea neamului românesc, tot apele noastre au valorificat producţiunea solului şi munca grea din ultimii 20 de ani, pentru a vindeca rănile marelui război, a reface economia naţională cu totul sdruncinată prin ocuparea a trei sferturi din teritoriul ţării de către inamic şi a consolida situaţia etnică a României

Munca grea a refacerei ţării, roasă de viermele politicei interne s'a uşurat din ziua când providenţa ne-a readus pe Regele nostru iubit, care ne-a dat pacea înlăuntru şi printr'o activitate exemplară şi necurmată pe toate tărâmurile, a reuşit să desăvârşească opera marilor Săi premergători, făurind la gurile Dunărei o Românie bogată şi puternică.

După această interesantă conferinţă d. *Comandor Negulescu* arată marele merit al regretatului amiral Coandă de a fi scos în valoare calitatea marinei noastre şi a face cunoscut pavilionul nostru din Atlantic în Pacific şi roagă pe cei cari l-au cunoscut a colobora cu amintirile lor la numărul revistei M. N. închinat memoriei marelui dispărut.

Marea ca isvor de inspiraţie în poezia Română.

(conferinţa d. Comandor N. Christescu)

Din cele mai vechi timpuri, omul şi-a dat seama că mările şi cursurile de apă sunt cele mai lesnicioase căi de comunicaţie. Primele civilizaţii ale lumei s'au întemeiat şi au înflorit pe malurile fluviilor şi ţărmurile mărilor.

Numai după felul cum oamenii explorau mările şi arterele principale de apă, putem să apreciem gradul de civilizaţie a omenirii într'o epocă oarecare. Dacă omul a simţit întotdeauna nevoia să se folosească de mare, totuşi timp îndelungat, ea i-a inspirat numai *groază şi oroare*. In Franţa, ca şi peste tot, secoli după secoli, marea a fost privită printr'o mentalitate romantică, fiind considerată ca un nesecat izvor de orori şi atrocităţi. Chiar şi la Romani, care veniseră în secolul întâi d. Chr. să facă din Marea Mediterană „Mare Nostrum". Nobilimea şi scriitorii aveau pentru mare o pronunţată aversiune. „Fortunatus et ille deos qui novit agrestes", „fericit e şi acela care adoră zeii pământeşti," cânta Virgilius, care prefera zeilor marini ai Adriaticei divinităţile câmpeneşti ale Toscanei.

Timp îndelungat, inamicilor reali, ce se întâlnesc deseori pe mare, s'a alăturat inamicul supranatural, acest produs al *fricei* şi al *ignoranţei*.

Concepţia romantică a mării s'a impus tuturor scriitorilor francezi moderni, începând cu *Renan*, atât de puţin romantic în alte privinţe, şi sfârşind cu *Pierre Lotti*, cântăreţul prin excelenţă al mării, care i-a prins toate nuanţele, toate gamele, toate aspectele. Mai târziu, concepţiunea despre mare a evoluat, în sensul că o întreagă pleiadă de romancieri şi de poeţi au început să vadă — fiind vorba de mare — mai cu seamă pe marinar şi din toată opera lor reiese cea mai înaltă şi mai stoică expresiune a datoriei ce incumbă acestei aspre profesiuni. N'a trecut mult şi apare o nouă concepţiune despre mare : un *paradis*, în loc de gheena marină a romanticilor. Această nouă concepţiune face ca ea să devină un nesecat isvor de inspiraţie în opera poetică a o mulţime de scriitori francezi, începând cu *Tristan Corbière*, *Jean Dornis*, *Jules Tellier*, *Jean Richepin*, etc.

Răsfoind istoria literaturii noastre, sau diversele critici literare, nu vom găsi un rând care să dea la iveală o cât de mică înrâurire a mării în opera poetică a vreunuia din scriitorii noştri. Cu toate că poporul nostru, în decursul vremurilor, a avut întotdeauna un strâns contact nu numai cu marea, dar cu apele în general, totuşi e greu de presupus că s'ar putea găsi la noi poeţi care să aibă marea în sânge, ca urmare a unui nesfârşit şir de strămoşi Halassici. Apariţiunea sporadică în poezia noastră a unui apreciabil număr de poezii marine nu-şi poate găsi explicaţie decât în noţiunea de *balncism*, adică contactul temporar cu marea pe timpul unor zile de repaos petrecute pe ţărmul ei, sau în noţiunea de *nomadism*, *invitaţia la călătorie*, ce o provoacă marea.

Pus în aceste două situaţiuni, îi este foarte greu poetului să scape încântaţiei şi puternicei înrâuriri ce exercită această seducătoare, care este marea. Aşa, şi numai aşa se explică cum în opera poetică a lui *V. Alexandri*, *D. Anghel*, *N. Iorga*, *I. Gr. Perieţeanu* şi *I. Minulescu* găsim un mare număr de poezii inspirate de mare. La explicaţia de mai sus, o singură excepţie: *Mihai Eminescu*.

Obsesia pentru mare a acestui neîntrecut poet ; adânca lui înţelegere şi simţire pentru tot ce se referă la ea, ne face să credem că Eminescu — printr'una din acele curiozităţi atavice dacă nu printr'un îndelung şir de strămoşi Halassici, doar cel puţin prin câţiva din ei, a fost pus în situaţiunea de a se naşte cu acel instinct — cu tărie de forţă — de adâncă dragoste şi înţelegere a mării.

Contactul cu marea zi de zi, contact care dă poetului ocazia ca zi şi noapte să asculte variatele ei melodii, începând de la cântarea cea mai duioasă, până la cea mai sălbatecă simfonie, face deasemenea ca marea să înrâurească opera sa poetică.

In felul acesta ne explicăm puternica înrâurire a mării în opera a doi poeţi constănţeni : *Al. Gherghel* şi *Grigore Sălceanu*.

In concluzie, dacă proza inspirată de mare şi-a găsit în literatura noastră, un minunat reprezentant în Jean Bart, poezia versificată a mării este încă în aşteptarea unor adevăraţi reprezentanţi.

Misterele Navigaţiei.

(conferinţa d. Comandor A. Negulescu)

Joi 22 Februarie a. c. d. Comandor **Negulesc Aurel** (Moş Delamare) a ţinut a patra conferinţă din ciclul de iniţieri marinăreşti organizat de Liga Navală Română.

Conferenţiarul cu verva şi umorul cunoscut a lămurit misterele, pentru unii, ale navigaţiei de suprafaţă: navigaţia estimată, cu harta şi busola, cea de coastă, cea astronomică şi cea pe vremea de ceaţă, sonde, goniometrie, etc.

„Moşul" a insistat mai ales asupra greutăţii navigaţiei pe vremea când era numai aspirant şi perfecţiunile cari uşurează navigaţia de azi, cu T. F. S., Radio, unde ultrasonore, raze infraroşii, etc. la îndemână.

Inchee, ca deobicei, cu un îndemn creştinesc adresat tineretului: **Să fie şi în navigaţia pe oceanul vieţii cu ochii la busolă ai cărei macneţi sunt** MUNCA ŞI CREDINTA PENTRU TARĂ ŞI REGE, **şi cu mâna pe cârmă, ca să revie la drumul cel bun de îndată ce o ispită din afară sau slăbiciune din 'năuntru l'ar devia momentan.**

Technica şi tactica navelor submarine.

(conferinţa d. V.-Amiral I. Bălănescu)

Au trecut 21 de ani dela războiul mondial şi un alt război terestru, naval şi aerian, zgudue echilibrul ţărilor Europei, un război tot atât de gigantic în întinderea teatrului de operaţiuni, în cheltueli, înverşunare, mijloace tehnice, material şi oameni.

O notă dominantă a acestui război o formează intensa întrebuinţare a armelor insidioase *submarinul* şi *mina*, cari unite cu atacurile aeriene, caută să producă pierderi cât mai păgubitoare în tonajul comercial şi militar al aliaţilor.

Cunoaşterea armei submarine este de o impresionantă actualitate şi de aceia credem, că lumea românească este doritoare să ştie în forma cea mai generală, cari sunt particularităţile de construcţie şi posibilităţile tactice ale submarinelor.

Problema interesează mai cu deosebire, ţările mici, cari din lipsă de resurse mari financiare, nu pot să construiască cuirasate mari costisitoare şi sunt silite să adopte un program naval compus din *nave de suprafaţă rapide*, *submarine torpiloare şi minere*, *baterii de coastă şi baraje de mine*, *ajutate de hidroavioane şi avioane*.

Invenţia submarinului este veche, cercetată de oameni de ştiinţă, de mai multe sute de ani.

Fiecare inventator a imaginat un sistem, începând dela cel mai primitiv până la cel mai perfecţionat şi astăzi s'a ajuns la o navă submarină modernă, care poate îndeplini misiunile sale cu multă siguranţă şi eficacitate.

Istoria submarinelor ne vorbeşte de olandezul *Cornelius Van Drebel*, americanii *Bushnel*, *Fulton*, *Alstit*, *Huntley*, *Watson*, *Holand*, germanul *Bauer*, suedezul *Nordenfeld*, francezii *Bourgouis*, *Brun*, *Goubet*, *Gustave Zéde*, *Romazotti* şi în fine ilustrul inginer naval *Maxim Laubeuf*, creatorul *submersibilului Narval*.

Construcţia submersibilului *Narval* a fost pasul cel mai hotărâtor în evoluţia submarinelor, căci s'a trecut dela submarinul de mică flotabilitate de 6 — 12% la submarinul de flotabilitate 22 — 25%, capabil de acţiuni ofensive cât mai departe de coastă.

„Construcţia submarinelor",

Submarinele sunt de două feluri, cu corpul simplu şi corpul dublu. Corpul interior trebuie să fie foarte rezistent pentru a nu ceda marilor presiuni pe cari apa le exercită asupra pereţilor navei. Presiunea apei este destul de mare din cauza apăsării straturilor de apă, ea este o atmosferă la fiecare 10 m. Submarinul suferă la 10 m. adâncime o presiune de 10 tone pe m^2, iar la maxima adâncime de 100 m., o presiune de 100 tone pe m^2. De aceia corpul său trebue construit din oţel special şi nituirea trebuie să asigure o etanşeitate perfectă.

Imersiunea. Afundarea în apă a submarinului se bazează pe un principiu de hidrostatică enunţat de Arhimede.

Pentru ca submarinul să ia imersiune *statică*, *dinamică* sau *rapidă*, trebuie să fie mai greu decât volumul de apă deslocuit. Aceasta se obţine punând în depozite (balasturi) cam $^1/_4$ cantitate de apă din deplasamentul submarinului. Imersiunea submarinului depinde şi de densitatea mărei şi rezerva sa de plutire. Timpul cât îi trebue unui submarin să facă afundarea sa (plonjee) este 45 secunde.

Propulsiunea. Submarinul are două motoare de suprafaţă şi două motoare de adâncime. Pentru suprafaţă are motoarele Diesel în 2 sau 4 timpi, sub apă are electromotoare electrice alimentate cu energie dela bateriile de acumulatori.

Dela războiul mondial până azi nu s'au făcut prea mari progrese în vitezele submarinelor, mai ales sub apă. Se urmăreşte descoperirea motorului unic cu combustibil gazos, compus din hidrogen şi oxigen.

Vizibilitatea. Orientarea. Ochiul submarinului este periscopul. Submarinul dispune de două periscoape, unul de recunoaştere şi altul de atac. Orientarea se face prin compasuri magnetice şi giroscopice.

Comunicaţia. Audiţia. Aparatele de comunicaţie sunt acustice, radio-electrice şi ultra sonore.

Armele de luptă. Submarinul dispune de trei arme de luptă : Tunul, torpila automobilă şi mina. Adevăratele arme care au evidenţiat valoarea combativă a submarinului sunt torpila de 533 mm şi mina ofensivă.

Viaţa echipajului. Echipajul duce o viaţă foarte grea şi aspră în compartimentele mici ale submarinului. Aerul se viciază foarte uşor, gazele ce se desvoltă din acumulatori sunt foarte periculoase. Trebuesc măsuri foarte întinse pentru asigurarea aerului respirabil. De aceia sănătatea oamenilor ce compun echipajul, trebue să fie des controlată. Ofiţerii, maiştrii militari şi gradaţii submarinişti, cer o formare cu totul specială,

Aparate de salvare. Submarinele sunt expuse la accidente. Echipajut trebue să aibă aparate de salvare individuală. Sunt trei feluri de aparate, Davis, Gerolami şi Clopotul colectiv american.

Misiunile tactice ale submarinelor. Submarinele pot executa acţiuni *defensive,* pentru apărarea coastei proprii şi acţiuni *ofensive* pentru blocarea coastelor inamice şi distrugerea traficului comercial inamic sau aşa zisul *războiu de cursă.* Submarinul din cauza vitezelor sale mici sub apă şi la suprafaţă, nu poate coordona acţiunea sa cu navele de suprafaţă în bătăliile navale de larg; în aceste cazuri ele se întrebuinţează în grupări numite *baraje mobile.*

Incheere.

Imediat după războiul mondial lumea maritimă a rămas hipnotizată de tonajul comercial enorm scufundat aliaţilor de submarinele germane şi s'a crezut că toate Marinele vor goni din programul lor naval cuirasatele şi crucişetoarele, construind pentru flotele viitoare numai submarinele. In realitate, lucrurile s'au petrecut altfel. Cuirasatul a rămas în fiinţă, dimpreună cu celelalte nave de suprafaţă în toate Marinele de războiu chiar şi în Marina Germană. S'a făcut dovadă prin campania ofensivă a aliaţilor contra submarinelor, că numai *navele de suprafaţă* au ieşit în adevăr învingătoare, căci ele au distrus 178 submarine germane şi au avut ca rezultat *complecta eşuare a războiului submarin.*

Pentru marina noastră, conferenţiarul găseşte că submarinul ne oferă un *mijloc necontestat și eficace de apărarea litoralului maritim.* dar numai *în unire cu navele de suprafață rapide, puternice baterii de coastă și baraje de mine și cu colaborarea forțelor aeriene.*

Domnia-sa are credința că este eronat să se susțină că submarinul singur poate asigura apărarea noastră navală.

Marina noastră trebue să dea o desvoltare paralelă navelor rapide de suprafaţă, submarinelor, torpiloare şi minere, precum şi apărării coastelor *și să-și asigure* cel mai activ concurs din partea forţelor aeriene.

Marinarii noştri,

(conferința d-lui Comandor A. Negulescu)

După ce a făcut o sinteză a celor 6 conferinţe precedente, conferenţiarul a arătat care era pe vremuri mentalitatea mediului cu care au avut de luptat cei cari se străduiau a crea o marină la înălţimea nevoilor ţării şi calităţii marinarilor.

Intrând în fondul conferinţei, d. comandor Negulescu a dovedit că, instrucţia technică şi moralul ofiţerilor şi echipajelor a fost la înălţime, înzestrarea a avut multe lipsuri. Totuşi, marinarii noştri au reuşit:

1. a face să fie respectată neutralitatea Dunării noastre;
2. a sili flota inamică să stea la sute de kilometri departe de frontul luptelor dela uscat;
3. a împiedica prăbuşirea dela Turtuçaia în sectorul ce-i fusese încredinţat;
4. a susţine flancul şi spatele armatelor noastre în retragere;
5. a fixa frontul dobrogean;
6. a evacua în Deltă 300 de nave încărcat dela Galaţi şi Brăila;
7. a isgoni trupele şi navele menţinând stăpânirea noastră la gurile Dunării;
8. a apăra Galaţii de devastare;
9. a păstra navele de comerţ;
10. a lupta şi muri ca marinari, ca infanterişti în batalionul marinei şi ca aviatori.

Pentru toate aceste fapte flota de operaţii a fost decorată de M. S. Regele Carol II.

Ca încheere, conferenţiarul arată că azi marinarii, bine înzestraţi, sunt gata a apăra ce avem de apărat. Iar celor cari nu vor ţine seama de acest lucru, marinarii le răspund reamintindu-le numele navelor noastre, simboluri a ce avem mai scump: *Dobrogea, Transilvania, Banat, Bucovina, Basarabia, România şi Dacia,* apărate ca un *vifor,* ca un *viscol,* ca o *vijelie* de distrugătoarele care poartă numele întregitorilor de neam *„Regele Ferdinand“* şi *„Regina Maria“* şi al localităţilor unde românul şi-a arătat vrednicia şi voinicia *Mărăşti* şi *Mărăşeşti.*

* * *

Conferința d-lui inginer Lupașcu, va apare în întregime în numărul viitor.

ȘI DVS.!...

. . . veţi avea nevoie de o informaţie din Capitală sau din lumea întreagă. Deaceia e prudent să păstraţi adresa Institutului românesc de documentare „TOT“: Bucureşti I, str. Sf. Constantin No. 24 (telefon 3-16-15), care vă răspunde la orice chestiune dacă-i trimiteţi mărci pentru răspuns şi modestă taxă percepută la fiecare caz în parte.

Cereţi prospecte şi informaţii gratuite dela adresa de mai sus, referindu-vă la ziarul Dvs.!

INTREPRINDERILE METALURGICE
DUMITRU VOINA S. A. R.
Telefon 204.87 — Administraţia centrală: Câmpul Moşilor Nr. 25 — Bucureşti IV
FABRICĂ DE MAŞINI ŞI TURNĂTORIE
FABRICĂ DE CÂNTARE
Construcţiuni şi Reparaţiuni de Material Rulant
Sucursala: Braşov, Drumul Zizinului — Telefon 7—50

GLASUL PRESEI

Marea Noastră

Ţara noastră a avut dintotdeauna fericirea unei Mări. Şi nu e lucru puţin să te poţi mândri cu zările deschise ale nesfârşitului de ape, cale deschisă negoţului şi drumeţiei, şi cu ţărmuri albe de soare pentru bucuria trupului.

Ţărmul Mării Noastre e însorit ca puţine altele şi cu atât mai nepreţuit cu cât a fost nesocotit până de curând. Aveam un ţărm de Mare şi nu-l ştiam preţui: l-am descoperit ca pe un lucru minunat şi ascuns, ca să ni-l facem, într'un răstimp necrezut de scurt, o mândrie naţională, o încântare a ochilor şi un isvor de sănătate şi tinereţe.

Şi într'adevăr, aşa este ţărmul Mării Noastre.

Din îndepărtatul Răsărit al Bugazului, dealungul ţărmului cu faţa la Miază-zi al Basarabiei şi în tot lungul dobrogean al coastei, până la Caliacra, staţiunile noastre maritime se răsfaţă, albe şi cochete, în soarele dătător de sănătate al Mării colorate atât de viu. Plajele de nisip mărunt şi fierbinte sunt nesfârşite în înlănţuirea lor, ca un colan adevărat de „perle“ ale Mării.

Ţărmul Basarabean, ce-l mai nou ţărm al nostru, a ştiut să-şi facă celebre şi căutate, în răstimp doar de câţiva ani, staţiunile tinere şi încă rustice, dar pline de atâta soare şi sănătate. Bugaz, Budachi, Şabalat, Burnas, Tuzla, cu rezonanţe ciudate în numiri, au „înflorit“ la soarele Mării ca printr'un miracol şi şi-au câştigat definitiv pe toţi cei ce au trăit, o lună de vară, însorirea ţărmului lor.

Adevărata minune, însă, au înfăptuit-o staţiunile noastre maritime dobrogene, care au reuşit să atragă vizitatori străini şi să şi-i facă „obişnuiţi“, răpindu-i plajelor cu blazon de nobleţe mediteranee şi occidentală. Aşa sunt: Mamaia, cea mai legitimă mândrie a litoralului nostru. Eforia, cea mai cochetă dintre staţiunile noastre maritime. Carmen-Sylva, autentică plajă cosmopolită. Mangalia, miracol de ascensiune uluitoare, Balcic, colţ liniştit de poezie orientală, paletă neasemuită de culori şi ascunziş discret de peisagii însorite.

Pretutindeni, dealungul ţărmului nostru de Mare, soarele e viu şi întinsul de ape senin. Staţiunile noastre s'au desvoltat şi s'au înfrumuseţat, să dea celui mai pretenţios vilegiaturist fie intimitatea prietenoasă a unei vieţi liniştite — aşa cum e pe litoralul basarabean — fie confortul civilizat şi plin de strălucire, ajungând până la luxos, al Mamaei sau Eforiei.

Marea Neagră e, întradevăr, Marea Noastră, pentrucă poate fi a tuturor, săraci sau cu dare de mână, modeşti sau pretenţioşi, dornici de linişte sau plini de neastâmpăr tineresc.

Şi-apoi, ţărmul nostru de Mare nu este făcut numai pentru suferinzi sau numai pentru odihna trupurilor obosite; el este, deopotrivă, şi pentru îndrăgostiţii de drumeţie, şi pentru visători, şi pentru artişti, şi pentru sportivi.

E adevărat că faima litoralului nostru a făcut-o, dintr'un început, isvorul de sănătate al plajelor sale însorite şi al lacurilor cu ape grele şi fund ascuns ce se înşiruiesc dealungul ţărmului. Aşa sunt lacurile şi staţiunile: Budachi, Cosa, Şabolat, Tuzla, Burnas, Sutghiol şi Tekirghiol. Dar, pe lângă însuşirile tămăduitoare, litoralul românesc oferă o linişte deplină pentru cei ce caută şi o nesfârşită bucurie a ochilor şi a sufletului în faţa nemărginirii de ape, fiindcă marea ştie să odihnească şi să dea puteri noui celor cu trupul sau cu sufletul obosit, să învioreze şi să întinerească, prin aspectul ei veşnic schimbător şi prin prezenţa ei de minune a firii.

Cine poate spune că a văzut marea astfel cum vezi cerul, uneori, uniform colorată în verde sau albastru? Şi mai ales, cine poate minţi că a văzut-o vreodată, aceiaşi, în răstimpul dintre două clipe de visare cu ochii peste nesfârşitele ei?

Banal exprimat, marea este o simfonie de culori; o simfonie în care culorile se îmbină, se sbat, se împletesc şi se destramă, tot aşa cum se sbuciumă şi se înalţă, liniştite, rând pe rând, sunetele într'o epopee muzicală a lui Beethoven.

Simfonia de culori a mării nu este, însă, omenească; deajuns dacă există ochi omeneşti care s'o ştie privi şi vreo minte luminată de visuri care s'o poată cuprinde în înţelesuri frânte: şi este aproape cu neputinţă...

Dela verdele viu al ochilor de pisică în soare, prin verdele crud al mugurilor crăpaţi în Primăvară, la verdele luminos şi cald al ierburilor sub arşiţă şi la verdele bătrân şi întunecat al desişurilor de brad, spre albastrul uşor al cerului de amiază toropită, prin seninul curat al răsăriturilor de soare, la siniliul adânc al ochilor plânşi prin vioriul cald al toporaşilor, până la vânătul negru al cerului greu de nori rostogoliţi întunecat, cu fulgere ascunse şi încătuşate, — marea este nesfârşită în culori, cum nesfârşite îi sunt înţelesurile şi tainele în mintea omenească. Este atât de nemărginită schimbarea, amestecul şi curgerea culorilor pe nesfârşitul ei, încât nu te miri nici atunci când ochiul, beat de lumini şi culori, deosebeşte, în amurguri, câte un roşu adânc şi viu ca de sânge cald, plutind printre ape, sau, în răsărituri câte un galben plin de aur fierbinte, isvorînd din străfundurile zării cufundate în mare; nu te miri, pentrucă minunea mării este mult prea firească pentru neînţelegerea minţii omeneşti şi mult prea dumnezeească pentru înţelegerea ei.

Priveliştea necuprinsului de ape este atât de ciudat şi nesfârşit schimbătoare, încât ochiul oboseşte curând, adormit, uitând să mai înţeleagă pentru gânduri minunile vii de peste întinsuri.

Uneori, de pildă, întinsul mării încreţite de valuri mărunte este semănat cu creste mici, albe nenumărate, vii mişcătoare şi totuşi lin plutitoare, ca o împrăştiere tristă de fulgi de pescăruş rănit şi căzut din înalturi cu ţipăt lung. Şi apoi neştiut şi nesimţit, se scurge din înalturile boltite uriaş peste ape un cenuşiu rece şi greu, ca de fier. Incet, încet, se potolesc apele frământate din adâncuri şi, rând pe rând, se sting zările. In amurgul târziu, minunea răsăritului de lună, taină de dincolo de lumi, se oglindeşte tremurat pe încremenirea adormită a apelor, nemişcare de iezer de creste, cu sbucium adânc, abia bănuit, ca o răsuflare de somn greu şi fără vise.

. . . .

Marea aceasta minunată şi vie, dătătoare de viaţă şi de vise, de sănătate şi de odihnă, este Marea Noastră, însorită şi plină de chemare, aşa cum o simţim şi o privim cu mândria latină a lui „Mare Nostrum“.

MUGUR MARDAN

(Rev. „Fruncea“)

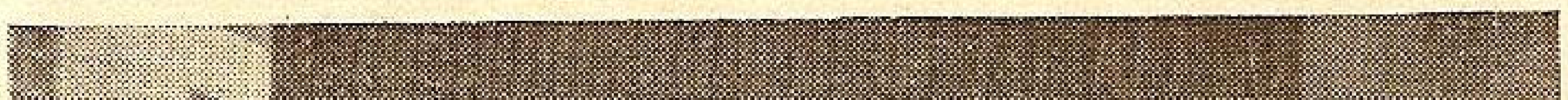
Pe vreme bună sau furtună

Revista de 101 zile a promoţiei XIX a Şcoalei Navale de aspirantul D-tru Pleşoianu

Tradiţionala serbare a şcolilor pregătitoare de ofiţeri s'a desfăşurat şi la Constanţa, în sala Cazinoului Municipal. Regretăm că din lipsă de spaţiu nu putem reda decât

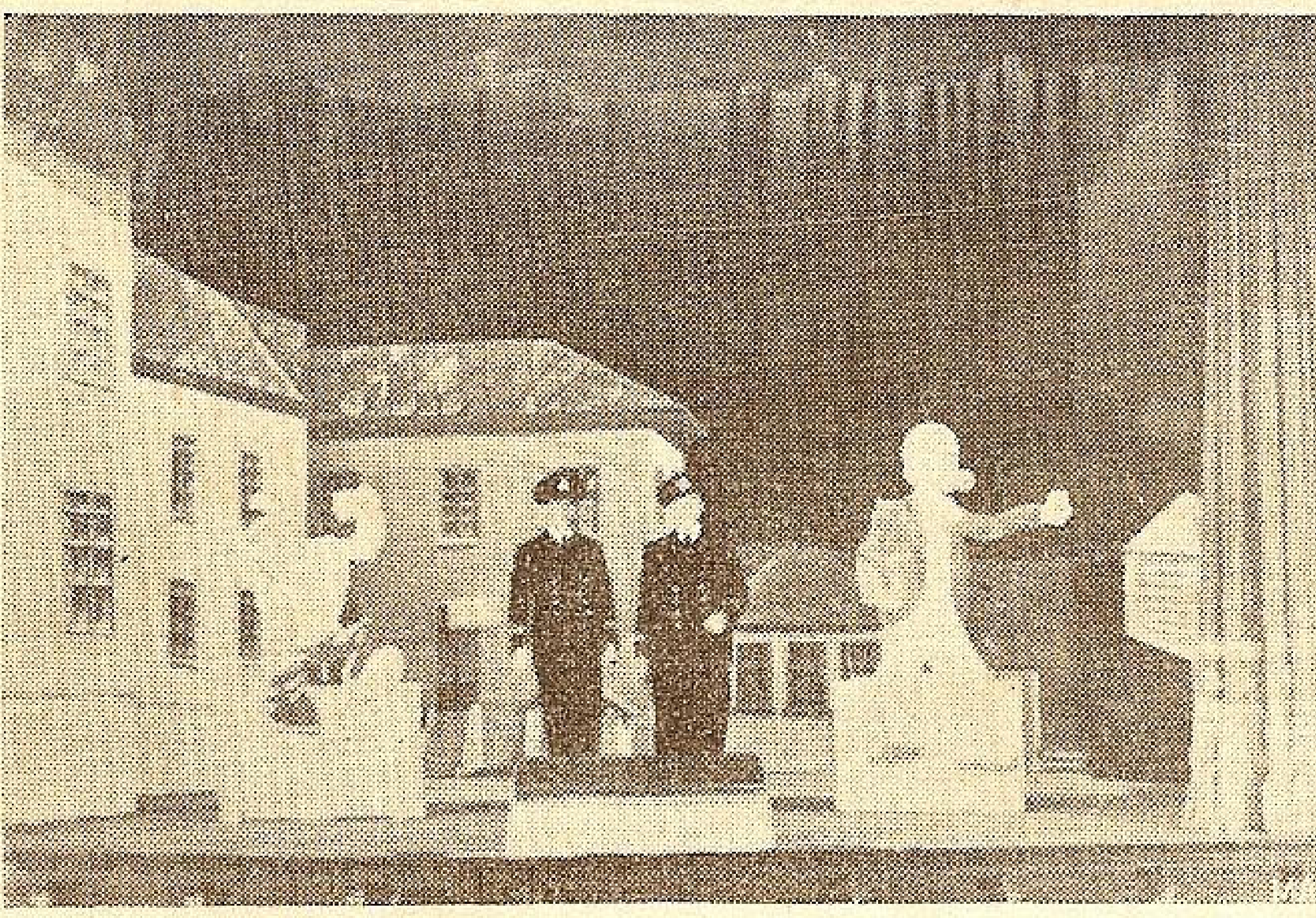
PROLOGUL

Onorat auditoriu, Doamne, Domni şi Domnişoare,
Ce-aţi venit din toată lumea la această sărbătoare,
Dela şes şi dela munte, dela baltă, dela mare,
Anadalkioi, Sinaia, Tekir-Ghiol şi din Beyruth,
Din Bombay şi Medgidia, London, Siut-Gihol...
Vă salut.
Duduiţe'n rochi de seară, din oraş sau dela sat,
Cavaleri cu guler tare, ofiţeri dela uscat,
Şi, în fine, toţi ce'n sală cu plăcere aţi intrat
Părăsindu-vă fotoliul sau divanul din fumoir
Pentru-a fi aici de faţă, eu vă zic la toţi
Bon soir.
După-aceste salutări, spuse pe un ton deschis,
Fac o voltă şi revin la prologul propriu zis.
V'aţi mirat cu toţi, desigur, şi v'aţi întrebat în gând
Dece-o sută una cade anu'acesta mai curând.
Explicaţia e simplă şi este foarte banală
Dacă stăm şi ne gândim că astăzi Şcoala Navală
Are profesori formaţi, ce pot preda cu temei
Toată ştiinţa ce posedă în doi ani în loc de trei.
Deci în loc ca să eşim aspiranţi tocmai la vară,
Vom purta tresa de aur'ntr'o zi de primăvară
Peste-o sută una zile numărate de-astă seară.



Medicul înconjurat de elevi.

Iar am deviat, îmi pare, dus de-al versului avânt,
Deci ca să revin la drum fac o nouă voltă'n vânt,
Şi ca să ajung la fapte pe drumul cel mai direct
Vă voi face-un rezumat din al revistei subiect.
După cum vă amintiţi, repertoriul precedent
Avea subiecte alese din Apus sau Orient,
Şi deci în alte reviste de acum un an sau doi,
Aţi văzut străinătatea, dar nimic din ce-avem noi.
Acum trei ani de exemplu, în Japonia v'am dus ;
Acum doi ani fantezia ne-a plimbat înspre Apus,
Iar în ultima revistă, după cum îmi amintesc,
V'am plimbat într'un voiaj pe tot globul pământesc.
Anu' acesta stăm pe loc, vrând să facem un popas,
Să 'njghebăm o acţiune chiar aci la noi acas'.
Şi ca viaţa de elev să v'apară mai reală
Vă vom arăta acum scene din Şcoala Navală.
Veţi vedea în astăseară, tocmai c'an realitate
Elevii Şcoalei Navale în plină activitate
Acţiunea se începe în curtea Şcoalei Navale
Când elevii plictisiţi de atâtea integrale,
De atâţia logaritmi şi de diferenţiale,



Duelul Popee şi Nimbus.

Au ieşit zece minute ca să se repauzeze,
Şi vorbesc de unul şi-altul, între ei să se distreze.
Vor apare în revistă şi vreo doi trei profesori
Interpretaţi cu talent tot de elevii actori.
A propos ! Tot veni vorba : vă prezint pe interpreţi ;
Nu sunt staruri brevetate şi vă rog să nu credeţi
Că-s trimişi din Yokohama, Hollywood sau din Gârleţi,
Dela opera din New-York, din Galaţi... aşa plocon,
Dela casa Metro-Goldwin, Stolwerk, Gagel, Parlophon.
Să nu credeţi că sunt Gabli, Mosjukini sau alţi savanţi,
Nu ! Sunt Ioneşti, Popeşti şi Nae, toţi în teatru diletanţi.

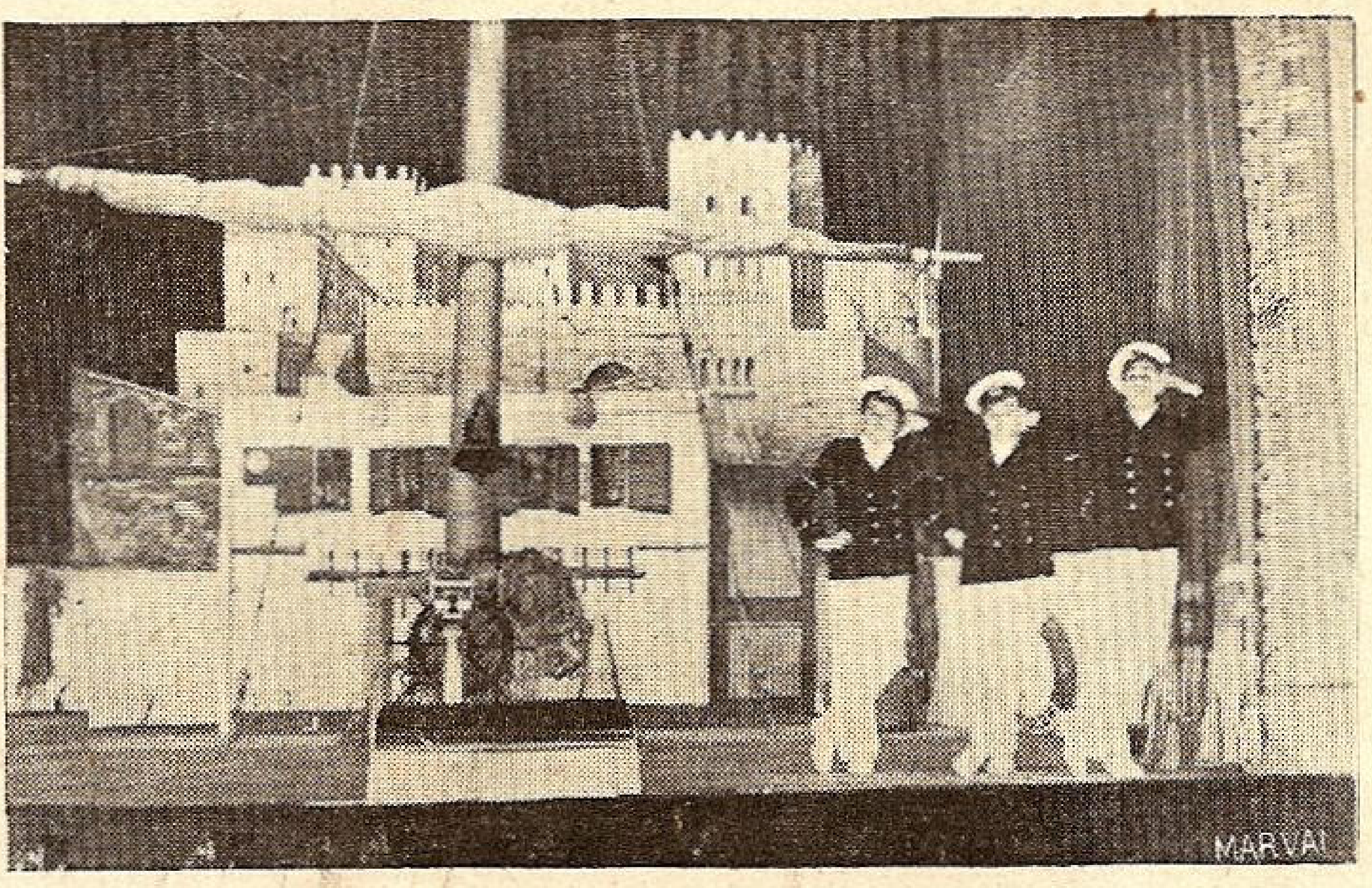
Dar fiind ora 'naintată şi actorii cam grăbiţi
O să cam termin cu vorba să vă las ca să priviţi.
Sper în fine că subiectul vi l-am explicat deajuns.
De altfel am şi terminat totul ce aveam de spus.
Şi acum când totu-i gata, şi sufleurul şi lumina,
Mai am doar o rugăminte : Maestre, nu uita să pui
[surdina
Sus cortina.

Curtea şcolii navale. Elevii... bârfesc pe unul şi pe altul. Apar căpitanul Deveselu (elev *Ionescu Valer*) şi Adam (elev *Nistorescu Daniel*), recunoscuţi ca mari şi nesfârşiţi oratori. După un duel oratoric, în care unul laudă meritele studiului, celălalt al sporturilor, cu resultat dărâmarea statuelor profesorului Nimbus şi a lui Popee, un elev (Brücher C-tin) cântă pe melodia „Cântecel de dor și of" ce l'a hotărît să intre în școala navală :

Visul meu de mic copil
A fost să comand vapoare,
Vream s'ajung un lup de mare
Mai vestit decât Holban.
Eu pe-atuncea mai credeam
Că-i deajuns să vii la școală
Și fără multă toceală
Ieși în vară aspirant.

Trăiam ca prin romanele lui Claude Farrère
Și nu visam decât galonul
De ofițer.
Dar am greșit căci pe Costin
Și pe Stoian
Pe Geles și chiar pe Gafton
Nu-i cunoșteam.

Dar acum fie ce-o fi,
Din drum nu ne vom opri, măi,
Căci peste o sută de zile
Noi vom pune treselele.
Și de-ar fi chiar și mai mult
Noi lupta-vom cu plăcere
Să 'nvățăm ce ni se cere
Și s'ajungem ofițeri.



„Mircea" în radă la Alger.

Urmează câteva șarje la strânsul fierului vechi, la refacerea clădirei, la câțiva profesori, ca la urmă să se cânte pe melodia : „Firicel de telegraf", dorințele elevului în ajun de vacanță.

Du-mă, trenule, du-mă acasă
Sboară peste șina cea lucioasă
Haide du-mă iute din Constanța
Să n'o văd cât o ține vacanța.
Să scap de brik și de școală, să n'o mai zăresc
Din zori și până s'o însera
Iar consemn și inchisoare să nu mai găsesc.
Și te rog măi trenule așa :

Trenule, trenuțule
Du-mă oriunde ai vrea
Du-mă chiar și la Buzău sau la Bacău
Numai du-mă odată undeva.

Du-mă să mă scap de chin
De Adam și de Costin
Și de inchisoare.
Măi trenuțule
Scapă-mă pe două săptămâni.

Iar la drum dacă pornești
Să nu te' nzăpezești.
Drumul e greu
Nu te opri
Du-mă mereu
Orice ar fi.
Iar de acas' cân voi veni
Tocmai la Sf. Ion
Dacă vrei te poți inzăpezi
De tot.

Trenule, trenuțule
Du-mă oriunde ai vrea
Du-mă chiar și la Mizil
Sau Ismail
Numai haide du-mă undeva.

Tabloul II se petrece pe puntea lui Mircea, în fața Algerului. Unii elevi dorm în hamace, cei de cart le fac câteva farse și... obișnuitele șarje.

(Pe melodia : „Spune drept nu-ți pare rău").

Când sunt noaptea șef de cart
Și sunt treaz pe punte
Gânduri negre îmi propun
Pe profesori să mă răzbun.

Horodincă o torpilă
L-aș face din răzbunare
Ca să cadă în fundul mării
Imediat după lansare.

Și din Stoian aș vrea să fac
O stea din Carul Mare,
Să-l văd doar din când în când
Și-atunci din depărtare.

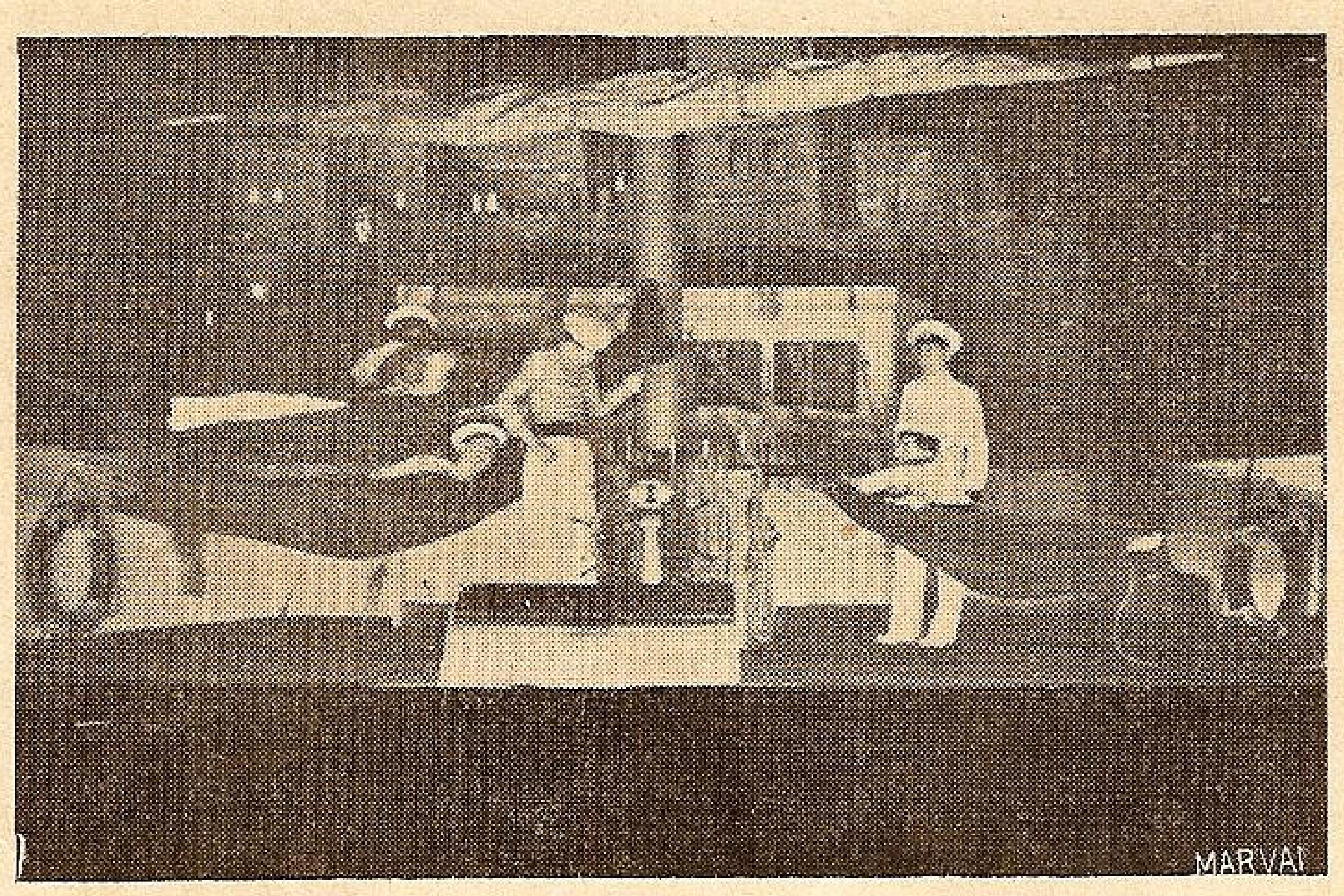
Pe Lungeanu-aș vrea să-l prind
Să-l prefac într'o căldare
Și să-l fierb cum m'a fiert el
Când la mașini dădeam lucrare.

După o discuție între Medicul Navei (elevul Avramie) și meteorologistul Vancea (elev. Ionescu Valeriu) și universalul Lt. Holban (elev Mihăilescu), se trece la

O scenă pe bordul navei școală „Mircea".

noua ordine de bătae, la călătoria locotenenţilor Drimba, Ţurcan şi Isbăşescu, se porneşte spre ţară.

Venit-a ordin de plecare
Acum pornim din nou pe mare
Dar noi degeab-o să dorim
Cu şease noduri să plutim
De vântul nu va vrea de loc
Să sufle'n randă şi în foc.
Dar dacă vântul va veni
Atunci spre ţară vom porni
De valuri nu ne va păsa
Să fie marea cât de rea
Noi vom întinde velele
Numai să vii tu vântule.



Cum dorm elevii la bord : în hamace.

Vânt de seară, vânt de seară
Haide bate pentru noi
Să pornim cu vele pline
Duşi de dor şi duşi de ţine
Nopţi întregi zile senine
Pe albastru mărilor.
Păi pe albastrul mărilor.

Vânt de seară, vânt de seară
De-ai să baţi aşa mereu
Şi de va fi vreme bună
Sau dacă o fi furtună
Noi lupta-vom împreună
La întinsul velelor
Păi la întinsul velelor.

Şi-acum vreau s'aud sifleia
Cum spune vesel tuturor
Invergaţi de zor grandeea
La randă şi la sburător.
Vânt de seară, vânt de seară
Haide bate pentru noi
Să ne duci acum spre ţară
La noi la Şcoala Navală
Să putem la primăvară
Să ajungem aspiranţi
Păi să ajungem aspiranţi.
O sută una de zile
Treceţi repede nu staţi
Fă-ne scurtă aşteptarea
Să vină iute gradarea
Să ne logodim cu marea
Şi cu tresa de-aspirant
Şi cu tresa de-aspirant.

O sută una de zile
Doar atâta mai avem
Ofiţeri vom fi de-acuma
Vom străbate marea'ntruna
Uraganul sau furtuna
Nu ne vor opri din drum
Nu ne vor opri din drum.

Şi când vom fi noi ofiţeri
Nimic nu ne va pare greu
Noi vom lupta pentru marină
Şi pentru viitorul său.

O sută una de zile
Ne despart de-un ideal
Şi ca din frunze de laur
Făuri-vom un tezaur
Ce va fi tresa de aur
Tresa scumpă de-aspirant.
Tresa scumpă de-aspirant.

Se aduce la cunoştinţa generală că desfacerea cimentului produs de fabricile din ţară, se face prin noua societate constituită sub firma:

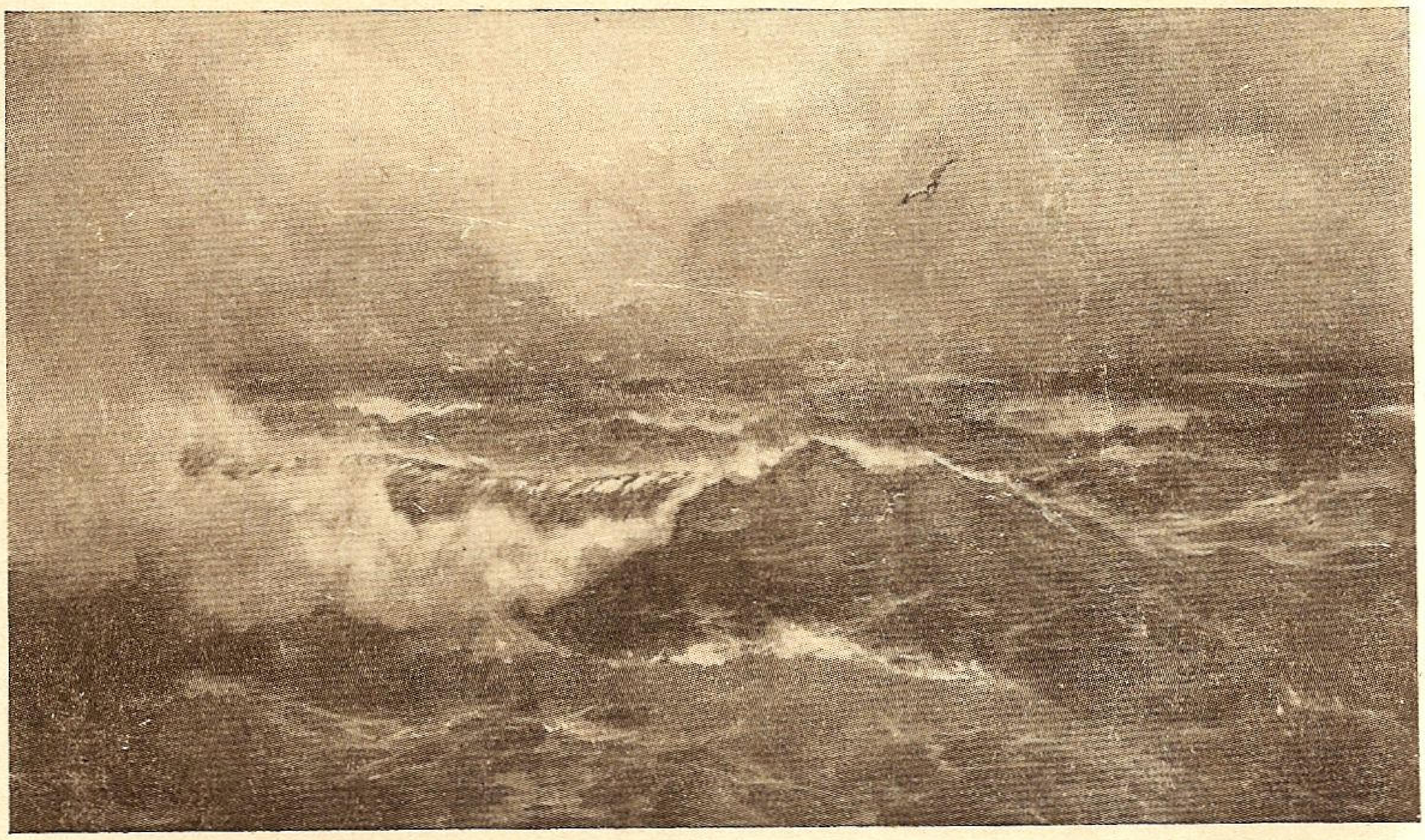
BIROUL DE VÂNZARE AL CIMENTULUI S. Â. R.

CU SEDIUL IN:

BUCUREŞTI, • B-dul Carol I. No. 38 etaj II • TELEFON 4.6536

DECORURI
MARINE

DE
ALEXANDRU BILCIURESCU



Pescuit.

Isbeşte 'n zări lumina ca'ntr'o cremene,
Iar soarele răsfrânge raze gemene...

Pornesc pe drum de spumă străvezie,
Trezind tăceri străvechi din letargie,
Pescari ce vor să prindă în năvod
Comori de bronz, argint şi cositor,
Desprinse din îndepărtatul rod,
Pe care un scafandru — agricultor
L'a semănat când-va, îndemânatic,
In profunzimea câmpului acvatic...

Trec peştii în vestmânturi nichelate
Cu dinţi de ferăstrae ascuţite,
Tăind felii de valuri colorate
Cu cozile — elastice cuţite..

Năvodul — gură largă şi flămândă —
In apa cu feerice unghere.
Ca monstrul din poveste stă la pândă,
Pe când pescari, din pipă, trag tăcere...

Circonferenţa soarelui tresare,
Căzând însângerată printre valuri,
Şi pare'n zări colacul de salvare
Plutind cu înecaţii în spre maluri...

...Intr'un decor de-amurg brodat cu miniu'
Se sbate în plasă bronz şi aluminiu...

Schiţă.

Incearcă umbre palide s'astupe
Astralul chip decolorat de clor;
Alene, se îndreaptă trei şalupe
Spre vapor...

Cer calm şi alb. Trec norii de leandru,
Vagabondând domol din zare 'n zare;
In depărtări, scoboară un scafandru
Să pescuiască liniştea în mare.

Pe plajă
Nisipul e brodat ca un chilim...
Şi, îşi întinde siderala-i vrajă,
Căldura, transportată de Golf-Stream...

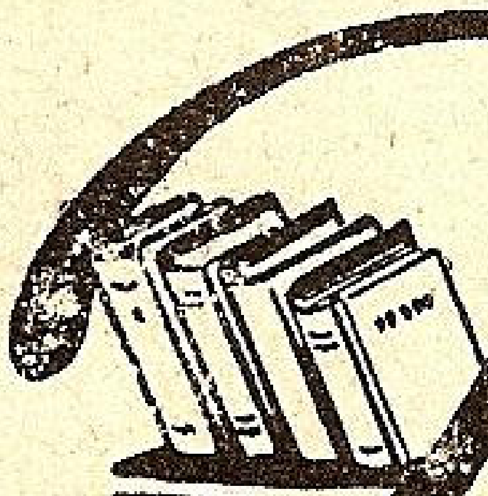
Când peştele — briceag de aur — taie
In lungi felii de valuri trupul mării,
O pasăre, pe drumul lung ce mai e
De mers, se pierde'n spuma depărtării...

Oceanul.

Ard zările incandescent, mirific,
Pe calmul oceanului Pacific.

In ape alcaline şi sărate
Fac peştii iuţi concursuri de înnot,
Tăind oglinda valurilor mate, —
Şi trece'n depărtare un dreadnought...

Amurgul trage vasta-i draperie
Din sumbra citadelă siderală,
Şi-acum porneşte în călătorie
O lună de carton, hidrocefală...



Recenzii

ROGER DE LAFFOREST: **„Les figurants de la mort".** — (Editura Grasset, Paris).

Un om înflăcărat după aventuri ,dar deocamdată, plictisit, ori obosit, merge să se odihnească într'un sat încântător din Ile-de-France, pe malurile râuşorului Yveline. Fireşte, plecat să uite de aventură, într'un loc ferit de aventură, o întâlneşte imediat. Ea îi apare sub forma a două urlete prelungite, neomeneşti, una dimineaţa şi alta seara, care încadrează neplăcut zilele sale fericite. Strigătele astea se datoresc nebunului din sat.

Dar nebunul nu e nici nebun, nici din sat. E un căpitan de vapor în retragere, care şi-a cumpărat un bordei părăsit la marginea satului, şi, spre indignarea locuitorilor, a adus .cu el şi o sirenă de vapor, turburând de două ori pe zi liniştea satului, cu nostalgia lui marină. Omul care a fugit de aventură dă fuga la nebunul satului şi îşi dă seama — în felul său — că nebunul nu e nebun. (Trebue să precizez că amândoi sunt cam nebuni!). Căpitanul de marină Petit guillaume a trăit numai o aventură nebunească şi o povesteşte oaspetelui său, ceeace formează subiectul acestui roman ciudat.

Căpitanul Petitguillaume n'are noroc, sau cel puţin aşa crede el, că e ghinionist, ceeace în mod practic e acelaş lucru. Sub comanda lui au pierit patru corăbii şi devenind şomeur, deşi e marinar bun, rătăceşte pe cheiurile din Hamburg, în căutarea unui contract, cu orice preţ şi cu orice scop. Până să i se ofere un contract, se asociază cu o ceată de băeţi răi, foşti soldaţi în legiunea străină, mateloţi beţivi, ceeace prilejueşte autorului o serie de portrete, prin tavernele din port, descrise cu o vervă foarte bine venită, un adevărat muzeu marin. Verva asta rece se întâlneşte în tot cuprinsul cărţii. Autorul are un fel cu totul personal de a zugrăvi cu un humor uşor caustic, şi aproape de nesezizat, aventurile cele mai abracadabrante, care se succed în cascade spumoase.

Intr'o seară, aceşti tovarăşi de dragoste şi de sticlă întâlnesc într'un bar din port pe un general venezuelan extraordinar de bogat, care le propune să-i ajute să cucerească Venezuela. Aventura îi cuprinde pe toţi. Unul îşi lasă nevasta şi copiii, altul slujba, altul dragostele sale şi iată-i gata să plece pe **Libertador.** Dar le trebue o trupă. Ce e de făcut? Foate simplu: vor angaja oameni sub cuvânt că au nevoie de figuranţi într'un mare film istoric ce se realizează în Venezuela (de unde şi titlul romanului: „Figuranţii morţii"). Bieţii oameni merg deci la moarte, crezând că merg la... cinema.

Dupăce i-a îmbarcat pe toţi pe **Libertador,** talentul autorului izbucneşte din plin. Ne uluește cu episoade à la Smollett şi Stevenson (celebrul povestitor scoţian), cu poante à la Mark Twain şi Mac Orlan. Orgii şi răzvrătiri opun şi apropie încărcătura omenească a corăbiei, din care se desprind şi domină: focoasa nevastă a generalului, al cărei temperament se revarsă ca şi pieptul ei; prinţul Goratchkoff, duşman al femeilor, dar numai al femeilor; fiica sa, Olga, cu totul nesimţitoare la dragoste, ceeace o face să se dea fiecăruia, să treacă fără nici o tranziţie, din braţe în braţe şi din gură în gură; un călugăr care absolvă de pedeapsă pe generăleasă imediat după fiecare nou păcat; Petitguillaume şi tovarăşii săi: herculele Jérome, bărbosul Kock, vicleanul Martin şi toţi ceilalţi.

După o irezistibilă călătorie pe apă, călătorie pe care şi el, dar şi noi, regretăm că s'a sfârşit ajung la Venezuela; dar pentru că n'au decât arme de teatru, se ceartă şi se împart în mai multe cete. Desgustat, Petitguillaume îi părăseşte şi se întoarce în Franţa tot pe **Libertador,** ca să-şi sature nostalgia mării în şuerul de dimineaţă şi de seară al sirenei păstrată ca amintire...

Se poate privi această carte sub două aspecte diferite: ca o fantezie comică şi crudă, în felul lui Stevenson, şi ca o teorie simbolică a aventurii. Năpăstuit între două infinituri, timpul şi spaţiul, ca să se încredinţeze, ca să-şi dovedească lui însuşi că e liber să-şi deplaseze orizonturile, vrea să se urnească din loc, să călătorească... Asta numesc mânuitorii condeiului, aventură; ei sunt tentaţi să înobileze această pasiune nesănătoasă; au brodat pitoresc, lustru, zorzoane, pe această nenorocire, pe această copilărie. Ca să-i fereşti de aventură, daţi legi bieţilor oameni, daţi-le un Dumnezeu, un rost, un îndrumător!...

Sub focurile umorului şi fantezieí, sub teoria aventurii vezi încolţind o întreagă teorie rasială.

Vă rog să citiţi această carte.

JEAN FONTENOY: **„Songe du Voyageur".**

Noua carte a autorului acelui extraordinar reportaj ce a obţinut în 1938 Premiul Mariannee „Shangai secret", este una din cele mai bune ale anului, din cele mai bogate în observaţii, din cele mai vii, din cele mai colorate, acea care poate, ne dă cea mai exactă viziune a oamenilor de pe vastul glob, a oamenilor aşa cum sunt într'adevăr în spiritul lor, în inima şi carnea lor, când îi priveşti cu ochi neturburaţi de ceaţa prejudecăţilor şi „ideologiilor".

O carte întinsă cât marea, adâncă precum oceanul. Niciodată umanitarismul lui Rousseau şi concepţia sa despre un om universal, n'au fost combătute mai biciuitor decât în această carte. „Povestirile mele, spune autorul la sfârşitul acestei cărţi de un umor adesea teribil, sunt povestiri veridice asupra realităţii oamenilor şi pentru utilitatea oamenilor, împotriva basmelor lui Rousseau". Şi sunt convingătoare. Celula umană peste tot aceiaşi, sub toate latitudinele... Fraţi cu toţii... Ce nerozii filosofico-biologice! Citiţi povestirile documentare din „Songe du Voyageur" şi veţi vedea dacă, afară de faptul că europeni şi papuaşi au cu toţii, într'adevăr, un nas aşezat în mijlocul feţii, oamenii depe planetă sunt fraţi! Ii înfrăţeşte, fără excepţie, doar: momeala câştigului, jaful banului public, dragostea maternă, pofta de a fi sănătos, mituirea celor puternici. Restul, dacă vreţi să vă convingeţi, urmaţi pe autor, pătrunzând cu el în intimitatea popoarelor şi veţi constata, privindu-i la lucru, că se află, ici şi colo, descendenţi ai Hunilor, Tătarilor, Germanilor, emigranţi puritani ai Europei şi celorlalte continente; dar fiinţe creiate de enciclopedişti şi de Declaraţia drepturilor omului, niciunul.

Şi totuşi, când a început să hoinărească prin lume, autorul a avut şi el capul îndopat — o mărturiseşte singur — cu toate mofturile filosofice. Credea atunci ,cu încăpăţânare, într'o umanitate, una şi indivizibilă, dela origine bună precum pâinea bună. Şi pe urmă a văzut... A văzut lumea... A început prin a hoinări apele şi a văzut că apa e rea, e duşmană, se înfurie fără motiv şi distruge şi îneacă. A văzut că însăşi natura e rea şi nebună şi a trecut pe uscat. Dar într'o natură duşmană nu se pot naşte, nici trăi, decât oameni la fel... A văzut China şi supliciile ei ce întrec imaginaţia; a văzut ceeace redevine, de îndată ce picioarele iau din nou contact cu pământul strămoşilor, extremul-oriental cel mai europenizat în aparenţă, cel mai lustruit cu cultura occidentală, şi ceeace poate fi, în practică, o democraţie transplantată pe un pământ unde coexistă ciudat banditismul, cruzimea extraordinară şi vestigiile unei admirabile civilizaţii morale şi artistice... A văzut Japonia şi apoi s'a întors în noua Rusie —, permanentă, veşnică sub faţa ei actuală...

S'a oprit în Germania hitleristă — noua Germanie, mereu aceeaşi... A văzut Statele-Unite... Şi desfăşurarea acestui film infinit divers prin personagiile şi episoadele sale tragice ori bufone, au arătat autorului şi ne arată şi nouă, ceeace sunt „oamenii"...

Şi-atunci autorul... şi-a luat lumea în cap şi iar a început a hoinării. Iarăşi pe ape... Unde nu sunt oameni... Sau dacă sunt, numai natura e vitregă, oamenii sunt fraţi, în faţa primejdiei comune... Şi mările şi oceanele i-au salvat sufletul, ucigându-i mintea, atât de inutilă...

I. MARIUS MIRCU

„FOTOGRAMETRIA IN ROMANIA“

A apărut *„Fotogrametria în România”* de dr. ing. *Gh. V. Nicolau-Bârlad.*

Prima fascicolă apărută, după ce se ocupă cu definiţia şi cadrul nouii ştiinţe şi cu domeniile ei de aplicare, înfăţişează pe scurt realizările ei în Germania, Italia, Franţa, Elveţia, etc.

Ultimul capitol se ocupă de câmpul de aplicare a fotogrametriei în România. Câmpul de aplicare a fotogrametriei la noi pentru timp de pace poate privi:

Intocmirea fotoplanului pentru zonele de frontieră, acolo unde necesităţile lucrărilor angajate sau proiectate îl impune cu cea mai mare urgenţă; întocmirea planului director pentru toată ţara, uniform şi ţinut la zi; întocmirea planului topografic de bază al ţării; întocmirea proiectelor lucrărilor de corectarea torenţilor şi regiunilor degradate; întocmirea lucrărilor de amenajarea pădurilor ţării; întocmirea proiectelor de construirea căilor de comunicaţie; întocmirea planului de sistematizare urbană şi rurală; completarea şi unificarea planurilor cadastrale pe întreaga ţară; întocmirea proiectelor de intensificarea culturilor agricole pe regiuni şi zone altimetrice şi întocmirea proectelor de intensificarea activităţilor industriale şi coordonarea lor cu centrele rurale şi urbane; cadastrarea terenurilor petrolifere, miniere, etc.

Fotogrametria, la noi, pentru timp de războiu este un imperativ hotărîtor în lucrările noastre militare.

Obiectivele fotogrametriei în technica militară sunt mult prea complexe pentru a fi expuse într'un studiu cu caracter general.

„ROMÂNIA MILITARĂ“

Cu prilejul aniversării a 75 de ani dela apariţia revistei *„România Militară“* d. adm. maior *An. Tomiţa Răzaşul* a scos un interesant studiu care se ocupă cu istoria acestui bătrân periodic, care oglindeşte, de fapt, cele mai reprezentative momente din istoria naţională.

Extragem din prefaţa autorului câte-va pasagii care caracterizează mai luminos obiectivul şi rostul lucrării.

„România militară“ a apărut — scrie d. maior An. Tomiţa-Răzasul — în zorile redeşteptării noastre naţionale şi culturale, în prefacerile gingaşe ale plămădirii noastre politice, sociale şi militare. Era ca zeiţa din mitologie care cu mâinele ei trandafirii a deschis aurora dimineţii, plină de lumină şi speranţă, care a deşteptat în toate ramurile spiritul nostru militar la gândiri şi creaţie fecundă. Mai mult, în timpul îndelungatei sale vieţi, a creiat drumuri noui în cultura militară şi a răscolit din adâncuri nevoile armatei, descoperind necontenit remedii pentru desvoltarea şi perfecţionarea ei“.

Şi mai departe: „Trecutul revistei, consacrat în numeroasele ei colecţii, este un izvor permanent de idei, un tezaur nepreţuit de fapte şi învăţăminte, din oglindirea cărora putem întrezări adevărul care ne îndeamnă ca pe unele din ele să le urmăm, iar pe altele din cauza nestatorniciei şi efemerităţii lor să le ocolim pentru a nu mai repeta idei cari în trecut nu au mai corespuns prevederilor, fiind condamnate în urmă de experienţă.

„România Militară“ a apărut în zorile redeşteptării noastre la o viaţă nouă şi în epoca marilor prefaceri culturale. A răsărit — cum foarte bine scrie autorul volumului aniversar — din germenul plăpând al armatei dela unirea principatelor şi a frământat necontenit spiritul nostru militar şi naţional. A stimulat în tot timpul militarii noştri la studii şi creaţii intelectuale. Organismul său material şi cerebral a ajuns acum la maturitate deplină.

Volumul care numără 634 pagini, este dotat cu numeroase ilustraţiuni reproduse dupe bogatele colecţiuni ale Academiei Române, bibliotecii Marelui Stat Major, Propagandei Naţionale, Muzeului Militar, Strajii Ţării, etc.

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL
CAPITAL: LEI 500.000.000 ✶ SOCIETATE ANONIMĂ ✶ REZERVE: 195.000.000
BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16
Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe
◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Festivalul L. N. R.

în seara zilei de Sâmbătă 4 Mai a. c., orele 21, va avea loc, în sala Atheneului Român din Capitală, un concert dat de orchestra simfonică a armatei, sub conducerea d-lui Lt.-Colonel *Egizzio Massini*, în folasul ridicării „MONUMENTULUI EROILOR MARINARI".

Rugăm pe d-nii membri ai Ligii a onora acest festival, în număr cât mai mare, dat fiind atât valoarea artistică a orchestrei cât şi înaltul scop ce se urmăreşte.

Activitatea filialelor

Brăila

Inainte de a intra în expunerea activităţii Filialei noastre pe anul expirat, o pioasă datorie de recunoştinţă şi duioasă amintire, se cuvine să acordăm aceluia care nu mai este între noi, fostul nostru Vice preşedinte Amiralul Coandă şi în memoria căruia vă rugăm a păstra un moment de reculegere.

Acest suflet de elită, curat şi neîntinat de patimi, de un caracter şi o demnitate mai presus de orice laudă, care nu cunoştea nici ura şi nici răutatea, a ştiut să răspândească în jurul său un nimb luminos de iubire camaraderească, înpinsă până la extrem.

Bun şi blând, adevărat camarad, care cu vorba şi cu fapta, dădea exemplu tuturor de muncă cinstită, în slujba unui ideal care se concentra într'un singur gând.

Dragostea de Ţară, de Rege şi de Marină.

In calitate de prim Vice preşedinte al L. N. R., a muncit cu toată râvna pentru a răspândi în masele poporului şi în special al tineretului ,dragoste de apă şi de Marină.

I-a fost dat să culeagă roadele muncii sale când şi-a văzut îndeplinit ţelul urmărit de atâta vreme, atunci când noul vas şcoală Mircea falnic şi frumos, cu velele întinse şi-a făcut apariţia în rada Portului Constanţa.

Spiritul „Mircea" evocat de Augustul nostru Preşedinte M. S. Regele Carol al II-lea şi întruchipare în tânărul vas „Mircea" speranţele tineretului nostru marinăresc, cari va continua vechea tradiţie a înaintaşilor noştri şi care va da noilor generaţii acel impuls şi acea putere de muncă moştenită dela bătrânii marinari.

Noi, cei rămaşi suntem datori, a urma exemplul dat de marele dispărut, şi să-i proslăvim memoria, că prin marea operă înfăptuită, a binemeritat dela Patrie.

„Eternă să-i fie amintirea".

Filiala noastră încheind un nou an de activitate şi muncă rodnică, cu preţiosul concurs dat de către membrii majori şi juniori, înscrişi în cursul anului 1939, activitatea Filialei se prezintă în frumos progres faţă de anul expirat.

In prezent avem înscrişi 465 de membrii faţă de anul trecut când aveam numai 360 membrii; deci un excedent de 105 membri.

Cum, statutele noastre prevăd răspândirea în masele poporului şi în special la tineret ,dragostea de Mare şi de Marină atenţia noastră se îndreaptă către tineret având tot interesul ca să facem această floare a României Mari să-şi îndrepte gândul către Mare şi Marină.

Pentru a putea păstra o cât mai strânsă legătură cu reprezentanţii acestui tineret, am propus intrarea în comitet a D-lui Comandant al Legiunei de Străjeri şi a D-nei Comandant a Legiunei de Străjere.

Comitetul local este complect şi se compune din:

Preşedinte: D-l General Avramescu, Comandantul Diviziei X-a.

Membrii: D-l Nicolae Barboi ,mare proprietar din Brăila, care îndeplineşte şi funcţia de vice-preşedinte al Filialei, D-l Alexandru Vasilescu, Inspectorul Căpităniei Portului Brăila, D-l Andrei Zamfirescu Directorul Societăţii de Navigaţie Gattorno din Brăila, D-l Comandor C. I. Cerna Directorul Societăţii Agenţiei de Vapoare Unite, care îndeplineşte şi funcţia de Casier al Filialei, D-l Polidor Likiardopolo, dela U. F. S. R. şi Tenis Club Brăila.

Cenzori: D-l Adm. Căpitan Talpoş Radu Casierul Grupului Navelor Grănicerilor Brăila şi D-l Paul Barta.

Cenzori supleanţi: D-l Nicu Marata Inspector S. F. N. D. şi D-l Adm. Locot. rezervă Ciocârlan Ioan.

I. Fonduri.

Veniturile Filialei L. N. R. Brăila, realizate din cotizaţii, abonamente, bilete plajă şi altele, au crescut în anul 1939, cu lei 188507 (una sută optzeci şi opt de mii cinci sute şapte).

In ceia ce priveşte cheltuelile, am căutat pe cât posibil să nu depăşească prevederile bugetare, însă din cauza arendei pe care o plătim la Administraţia Pescăriilor Statului pentru plajele Şeicuţa Nr. 1 şi Şeicuţa Nr. 2 în sumă de lei 40000 (patru zeci de mii) anual şi a taxelor fiscale ce se plăteşte la Administraţia Financiară, nu s'a putut realiza nici un beneficiu financiar din încasările provenite din vânzarea biletelor de plajă şi abonamente. Totuş am avut avantajul că, am continuat cu şcoala de înnot, cu concursul Federaţiei de Sporturi Nautice, al cărui preşedinte este D-l Căpitan Dumitrescu, Căpitanul Portului Brăila, pe care îl propunem a intra în comitetul de conducere al Filialei în locul D-lui Andrei Zamfirescu care este mutat cu serviciul în Garnizoana Constanţa.

In ceia ce priveşte intrarea la plajă, Filiala a venit în avantajul tuturor membrilor săi, făcându-le reducere pe baza carnetului de legitimaţie, care se eliberează direct de către Filială.

Ţinem să semnalăm Dvs că tot sub auspiciile Ligii Navale, a avut loc o frumoasă manifestaţie marinărească la „Ziua Apei" cu un bogat program sportiv, onorându-ne cu prezenţa D-l Teofil Sidorovici Comandant al Străjei Ţărei, care tocmai la acea dată se găsea în localitate.

La data de 15 August 1939, s'a sărbătorit patronul Marinei, programul fiind organizat de către D-l Prefect al Judeţului Brăila, secondat fiind de D-l Căpitan Dumitrescu Căpitanul Portului Brăila, D-l Maior Niculescu Corneliu din Grupul Navelor Grănicerilor, D-l Colonel Costea Comandantul Regimentului de Pontonieri pentru care Filiala L. N. R. Brăila le mulţumeşte călduros de tot concursul dat, pentru desfăşurarea programului.

Intenţionăm ca, în anul acesta să înfiinţăm la plajă o şcoală de înnot pentru tineret punându-le ambarcațiunile necesare la dispoziție cu concursul Federației de Sporturi Nautice.

Aceste ar fi în puține cuvinte realizările noastre din anul expirat și sperăm ca în viitor să înfăptuim un program mai bogat și să realizăm beneficii mai frumoase bazându-ne pe concursul dat de către membrii Filialei.

Nu trebue să trecem cu vederea concursul ce ne-a fost dat de către D-l Maior Eminescu Gheorghe Comandantul Grupului Navelor Grănicerilor, împreună cu întreg personalul punându-ne la dispoziție toate mijloacele de lucru când am avut nevoe. Filiala mulțumindu-i călduros pentru serviciile aduse.

Deasemenea mulțumim și D-lui Maior Niculescu Corneliu Ajutorul Admpinistrativ al Grupului, care întotdeauna a avut dragostea și bunăvoința de a ne da sprijinul și tot concursul Domniei sale pentru a duce la bun sfârșit, programul înfăptuit în anul 1939.

Mulțumim călduros tuturor membrilor care cu adâncă înțelegere și dragoste, au contribuit la întărirea Ligii al cărui Președinte Activ este Augustul nostru Suveran M. S. Regele Carol al II-lea.

COMANDOR C. I. CERNA

Chișinău

Filiala „Ligei Navale Române" Chișinău, a luat ființă în această localitate către sfârșitul anului 1937, împlinind astăzi 2 ani de activitate și străduință continuă, pentru realizarea înaltului și generosului ei scop, de a forma și desvolta cât mai mult, spiritul și conștiința noastră, *pentru importanța mărei, fluviilor și mijloacelor de navigație națională,* atât de utile pentru prosperitatea economică a țărei, cât și pentru apărarea integrității hotarelor ei.

Având în vedere, faza embrionară, în care se găsește acest organism nou, isvorît din sentimente și convingeri puternice, dar rare; în special în regiunile lipsite de ape navigabile, cum sunt meleagurile noastre, este ușor de înțeles, greutatea obstacolelor ce trebuesc învinse, pentru a se ajunge la realizarea scopului urmărit.

Fără a avea pretenția, că în cursul acestui an, Filiala Chișinău, a L. N. R., a realizat un program bogat de activitate, pentru atingerea scopului arătat mai sus, ne vom strădui să înfățișăm pentru moment, D-lor Voastre, parte din realizările, ce le credem mai importante, făcând totodată, un călduros apel față de toți membrii acestei asociațiuni, de a contribui atât din punct de vedere moral cât și material, în limita posibilităților fiecăruia, pentru a întări menține și desvolta această asociațiune, până la atingerea obiectivului ei final.

Membrii Filialei L. N. R. Chișinău, numără până în prezent *112 membrii și membre,* — cari repartizați pe categorii, se prezintă după cum urmează:

a) 29 ofițeri activi și rezervă,

b) 66 diferiți funcționari superiori de stat, magistrați, avocați, ingineri, profesori și alte titluri universitare.

c) 8 soții a membrilor înscriși.

d) 9 elevi și eleve, dintre elementele distinse, din orașul Chișinău, care contribue la realizarea acestei nobile și importante opere, de interes național.

Nu, cu puțin regret constatăm, că optsprezece din membri colaboratori — prețioși de până acum, fiind mutați din localitate, între care și un caz de moarte, au fost radiați din tablourile membrilor activi, ai asociațiunii noastre.

Recunoaștem toți, importanța ce prezintă pentru asociația noastră achiziționarea unui *sediu stabil* și în special realizarea fondurilor necesare *construirei unui local propriu,* în orașul Chișinău, care ar mijloci în condițiuni cu totul superioare, promovarea intereselor și atingerei scopului asociației.

Pentru anul 1940 — Comitetul de direcție, a fixat sediul Filialei L. N. R. Chișinău, la Comenduirea Pieței din localitate, unde se pot lua toate informațiunile necesare dela D-l Căpitan Ochișor Vladimir, Secretarul Filialei.

Din cauza timpurilor grele prin care trecem și în scopul de a putea mări cât mai mult numărul membrilor activi ai acestei Filiale, Comitetul de direcție, pentru exerc. 1940, a hotărît reducerea cotizațiilor, la *240 lei anual* pentru membrii majori, la *120 lei* pentru membri minori, funcționari inferiori și studenți, iar pentru membri familiilor (soțiile membrilor) *lei 60 anual.* Totodată s'a hotărît ca membri Premilitari și străjeri să plătească o cotizație *anuală de lei 24,* aceștia primind în schimb revista „Marea Noastră" în mod gratuit, odată pe trimestru — ceilalți membri majori, exclusiv soțiile membre, primesc în mod gratuit, lunar, revista „Marea Noastră".

Filiala L. N. R. Chișinău, a organizat la data de 7 Mai 1939 — un concurs interșcolar, cu distribuiri de premii în bani și cărți, care au fost acordate primilor opt concurenți, elevi ai claselor: a IV-a, a VII și a VIII-a, dela școlile secundare din localitate, cu următoarele subiecte:

a) Pentru clasele a VII și VIII-a:

— „Contribuția Dunărei și Mărei Negre, în desvoltarea poporului românesc".

b) Pentru clasa IV-a:

— „Dunărea și Marea noastră în desvoltarea economică a țărei noastre".

Premiile au fost distribuite la data de 21 Mai 1939, în sala „Eparhială" din Chișinău, unde au luat parte delegații oficiali a tuturor școlilor și autorităților civile și militare din localitate.

Fiecare concurent admis, a primit premii în bani dela 250—600 lei, și cărți de o importanță literară necontestată, aparținând celor mai distinși autori români.

Nu putem să nu reamintim, că la organizarea acestui concurs, făcut în scop de propagandă culturală și pentru încurajarea tineretului românesc, Filiala L. N. R. Chișinău, a avut prețioasa colaborare a domnului Profesor Gh. Rașcu, Președintele Secției Geografice din Chișinău.

Pentru cunoașterea apelor navigabile a țării, în special Dunărea și Marea Neagră — Filiala Chișinău a organizat în zilele de 22-25 Iunie 1939 o excursie dela Chișinău la Insula Șerpilor, — în care timp autoritățile și reprezentanții Filialelor L. N. R. Tulcea, Sulina, Vâlcov și Galați, care erau cuprinse în itinerariu excursiei, au făcut membrilor excursioniști, o deosebit de frumoasă și amicală, primire.

Textul descrierei în amănunt al acestei excursiuni, a fost publicată în revista „Marea Noastră" Nr. 9 din luna Septembrie 1939.

Cu ocazia sărbătorirei zilei patronale a Marinei Române, ce a avut loc la data de 15 August 1939 — Filiala L. N. R. Chișinău, a organizat la Strandul „Bivol" din localitate o frumoasă și reușită serbare, cu caracter cultural și de propagandă, la care a luat parte Execelența Sa, D-l Rezident Regal al Ținutului Nistru, precum și autorităților militare și civile. La Te-Deum, s'au pomenit numele eroilor marinari — serbarea s'a terminat, cu concursurile de înnot și canotaj, cu distribuire de premii, pentru elementele cele mai distinse, realizându-se și de această dată un succes moral și educativ, de o importanță deosebită.

In viitor, Comitetul de conducere a Filialei noastre, intenționează, înființarea unei secții speciale de înnot și canotaj, pentru membrii ei, și în special pentru tineretul Filialei, deasemeni cumpărarea unui teren de plajă și sport, la stațiunea Budache sau Bugaz, în scopul de a construi un pavilion, necesar membrilor Filialei L. N. R. — Chișinău — pentru recreație, sporturi, reconfortarea și îngrijirea sănătății.

Deasemenea, Consiliul Filialei propune organizări de excursii noui, la „Coasta de argint" și eventual, la Vâlcov, în cursul lunei Iunie 1940.

In ce privește realizarea fondurilor necesare conducerei Filialei locale a L. N. R., Comitetul își propune organizări de baluri, kermeze, conferințe, etc.

Prin mijloacele de propagandă arătate mai sus, actualul Comitet de conducere, a Filialei locale L. N. R. Chișinău, înțelege să ție, în permanență trează conștiința membrlor ei, și a publicului românesc — în general, asupra importanței covîrșitoare, ce prezintă marea și fluviile, precum și mijloacele de navigație ale țărei, tinzând la desvoltarea și perfecționarea lor, atât de necesare în vremurile noastre.

Președintele Ligei Navale Române Filiala Chișinău,
General POPESCU CHRISTACHE

Constanța

In ziua de 24 Martie a. c. ora 10.30, a avut loc, în sala Cercului Militar Vechi, Adunarea Generală Ordinară a Filialei L. N. R. Constanța, conform art. 20-25 din Statut.

La ordinea de zi:

a) Darea de seamă de activitate pe 1939.
b) Contul de gestiune (bilanț) și raportul d-lor cenzori.
c) Descărcarea comitetului de gestiunea pe anul 1939.
d) Alegerea noului comitet, conform Statutului L. N. R.

Adunarea a fost prezidată de D-l Avocat Dan Alecu, asistat de D-l Cpt. C-dor Vlădescu C. Secretarul Filialei și Int. Maior Simionescu C. Casier.

După deschiderea ședinței și înainte de a se trece la ordinea de zi, Președintele adunării a evocat figura dispărutului Avocat Aurel Vulpe, fost membru în Comitetul de conducere al Filialei, dela întemeierea ei, spunând între altele:

„Ne facem o datorie omenească și colegială în a aminti figura iubitului meu prieten și coleg cu care am colaborat în acest Comitet. Cu Aurel Vulpe a dispărut un entuziast iubitor al mării, o legătură de unire între D-stră marinari și noi cei de pe uscat — care este marea".

Intreaga adunare în picioare păstrează două minute de reculegere, după care se trece în ordinea de zi.

Asupra activității Comitetului pe anul 1939, D-l Cpt. C-dor Vlădescu C. arată în câte-va cuvinte cum s'a organizat Serbarea Zilei Apelor, insistând asupra Expoziției dela Gara Maritimă și care s'a bucurat de vizita unui numeros public. Filiala posedă un teren donat de Primăria Municipiului Constanța, la Mamaia, în suprafață de 2305 m. p. cu clauza de a fi întrebuințat pentru un teren de sport sau tabără de vară. S'a stabilit de adunare, ca noul Comitet să studieze această chestiune și să vadă dacă va fi posibil organizarea acestui teren care este situat foarte departe, pe drumul ce duce dela „Hotel Rex" spre Mamaia Sat. In cazul când nu se va mai găsi necesară păstrarea lui să fie predat Municipiului.

Se aduce la cunoștința membrilor Filialei că în urma ordinului M. A. N. sediul Filialei a fost ocupat de un Comandament Militar.

S'au făcut intervențiile necesare la Centrala L. N. R. spre a se decide asupra localului și mobilierului acestei Filiale.

In urma comunicării verbale a D-lui Vice Președinte a L. N. R. făcută Secretarului Filialei Constanța se anunță Adunarea că pe viitor Centrala a renunțat la primirea cotei de 20% din veniturile Filialelor, așa că fondurile se vor mări la venituri, Filialele dispunând de fonduri așa cum vor crede mai bine în scopul măririi propagandei și atingerei țelurilor Ligii.

Casierul Filialei, D-l Int. Maior Simionescu C. dă citire Procesului Verbal încheiat de D-nii Cenzori, D. Tașcovici și Int. Lt. Col. Predescu M., din care se vede venitul și cheltuelile pe anul 1939.

După aceasta Adunarea în unanimitate hotărăște descărcarea vechiului Comitet.

Se trece apoi la alegerea noului Comitet, deoarece vechiul Comitet a împlinit 3 ani de funcționare.

D-l Avocat Dan Alecu, în câteva cuvinte calde, aduce elogii D-lui Contr'Amiral V. Schmidt, Președintele Filialei, care în urma trecerii în cadrele de rezervă și plecării din Constanța, a demisionat din postul de Președinte al Filialei și conform dorinței D-sale nu i s'a făcut nici o manifestație.

D-sa propune să fie ales președinte al Filialei D-l Contr'Amiral Constantinescu Al., Comandantul Diviziei de Mare, iar Adunarea în unanimitate aprobă prin aclamații.

In locul lui Aurel Vulpe, este ales D-l Avocat Scipio Vulcan Ajutor de Primar, iar în locul D-lui Cpt. C-dor Vlădescu C., care părăsește garnizoana Constanța, este ales Secretar D-l Lt. C-dor M. Petrovici.

Noul comitet este compus astfel:

Președinte: D-l Contr'Amiral Constantinescu Al.
Vice Președinte: D-l Inginer Chiriac Nicolae.
Membri: D-l Avocat Dan Alecu și D-l Avocat Scipio Vulcan.
Secretar: D-l Lt. C-dor M. Petrovici.
Casier: D-l Int. Maior Simionescu C.
Cenzori: D-l D. Tașcovici și D-l Int. Lt. Col. Predescu M.
Cenzori supleanți: D-l N. Pascu și D-l Cpt. Rusu Visarion.

După alegerea noului Comitet, D-l Contr'Amiral Constantinescu Al. în noua D-sale calitate de Președinte al Filialei L. N. R. Constanța, mulțumește membrilor care au binevoit să vină la Adunarea generală ordinară.

Insistă asupra necesității ca fie care membru în sfera sa de acțiune să activeze pentru realizarea atât de frumoaselor scopuri pe care L. N. R. și le-a propus.

Regretă că nu poate expune — înainte de a fi studiat cu noul său Comitet — un program de realizări.

In numele tuturor membrilor exprimă profunda gratitudine M. S. Regelui Carol al II-lea, ale cărui frumoase sentimente pentru tot ce este legat de mare, sunt atât de bine cunoscute.

Se dă citire celor două telegrame exprimate către M. S. Regele Carol al II-lea și anume:

MAJESTĂȚII SALE REGELUI CAROL AL II-LEA

„Membrii Ligii Navale Române, Filiala Constanța, întruniți în Adunarea Generală anuală își îndreaptă cu cel mai deplin devotament primul lor gând către Majestatea Voastră pentru desăvârșita dragoste ce o arătați Marinei".

Președintele Ligii Navale Române, Filiala Constanța
Contr'Amiral (ss) ALEX. CONSTANTINESCU

D-LUI AMIRAL PĂIȘ
Liga Navală Română București

„Membrii L. N. R. Filiala Constanța, întruniți în Adunarea anuală generală vă încredințează de toată dragostea lor.

„Ei sunt convinși că L. N. R. sub conducerea Dv. va câștiga inimile Românilor pentru cauza Marinei".

Amiral (ss) CONSTANTINESCU AL.

La aceste telegrame s'a primit următoarele răspunsuri:

CONTR'AMIRAL CONSTANTINESCU ALEXANDRU
Constanța

Majestatea Sa Regele mulțumește membrilor Ligii Navale Române Filiala Constanța precum și D-stră pentru asigurările de devotament aduse cu prilejul Adunării Generale.

Directorul Secretariatului Particular al M. S. Regelui
(ss) BUHMAN

D-LUI AMIRAL CONSTANTINESCU AL.
Comandantul Diviziei de Mare Constanța

Vă mulțumesc călduros pentru frumoasele cuvinte ce-mi adresați și urându-vă prosperitate deplină vă asigur de tot concursul meu pentru câștigarea inimilor românilor la cauza mării.

Contr'Amiral Adjutant (ss) PĂIȘ N.

D-LUI AMIRAL ADJUTANT PĂIȘ N.
Vice președinte L. N. R.
Bulevard Parc Cotroceni — București

Piatra-Neamţ

Filiala L. N. R. Piatra-Neamţ a luat fiinţă în luna August 1939.

Comitetul ei fiind confirmat de Centrală prin adresa No. 1466 din 24 August 1939.

Ţinutul Prut a aprobat să aibă sediul în una din camerile Prefecturei.

S'a pus în corespondenţă cu Centrala de unde a căpătat toate relaţiunile de organizare.

Buget n'a întocmit în 1939 urmând a fi întocmit dela 1 Ianuarie 1940, când începe anul bugetar al L. N. R.

Am întocmit şi un inventar de primele obiecte, stampile, clişeu, broşuri, bibliotecă — ce compun abia un început al patrimoniului filialei L. N. R. Piatra-Neamţ, patrimoniu pe care dorim să-l vedem crescând atât în înzestrări cât şi în sold bănesc.

Filiala are marele avantaj că prin încuviinţarea Excelenţei Sale Domnului Rezident Regal al Ţinutului Prut, este instalată în o cameră din localul Prefecturei şi este apărată de cheltueli de local (luminat, încălzit, întreţinere, etc.) ceia ce reprezintă o mare economie bugetară.

Tulcea

In al optălea an de activitate expunem membrilor Adunării Generale ceeace s'a realizat şi efectuat în anul 1939 de către Filiala Ligei Navale Române din Tulcea.

Numărul membrilor în acest an de activitate a fost numai de 87 membrii din care 70 cu reviste, cu un buget de lei 26695 faţă de anul trecut, care era de 90 membrii, cu un baget de lei 44977.

Conducerea filialei se compune din:

Preşedinte, D-l Colonel Raţă Vasile, Prefect al Jud. Tulcea.

Vice-Preşedinte D-l Eracle Aslan, Comerciant.

Membrii: D-l Emil Pop, farmacist.

D-l Maior Vagner Ervin din Reg. 33 Dorobanţi.

Secretar şi Casier: D-l Ion I. Coca, pensionar.

Cenzori: D- C. Ciurea, Comerciant.

D-l Arnăutu Anastase.

D-i Robert Flam, Avocat.

D-i Pârvu C., funcţ. comercial.

In acest an deşi comitetul a activat pentru propăşirea acestei filiale bugetul anului trecut este deficitar, pentru că subvenţiile date de Prefectură şi Primăria Tulcea au fost reduse. De asemenea nu s'au putut da serbări mai mari pentru a se realiza beneficii în folosul filialei.

Materialul filialei compus din cele 2 cutere şi 4 bărci în valoare de lei 80.000 au fost puse la dispoziţia membrilor filialei şi a tineretului local în majoritate premilitari şi Străjeri.

In ziua de 25 Iunie 1939 s'a serbat în oraşul Tulcea conform programului întocmit „ziua apelor" zi frumoasă pentru înălţarea sufletească a tineretului, filiala luând cuvenitele măsuri ca această zi să fie serbată aşa cum se cuvine.

Programul serbărei desfăşurându-se în prezenţa tuturor autorităţilor, membrilor Filialei, membri Frontului Renaşterii şi tineret.

La ora 11 s'a oficiat un serviciu religios de către Protoereul Judeţului, după care prea cucernicia sa a ţinut o inimoasă cuvântare asupra importanţei zilei, desfăşurându-se programul prin concursuri de bărci ,înnot şi scrieri de importanţa zilei de către elevi şi elevele cursului superior al liceelor din localitate, împărţindu-se diferite premii. După acest program invitaţii şi publicul au făcut plimbări pe Dunăre cu vasele aflate în port şi ambarcaţiunile filialei.

In cursul lunilor Iunie şi Iulie 1939 tineretul Premilitar şi străjeresc a dat aceiaş desvoltare, Şcoalei de vele şi canotaj sub conducerea D-lui Comandor Balaş, Căpitanul Portului Tulcea.

Serbarea Marinei 15 August 1939 s'a făcut în oraşul Tulcea cu mai multă însufleţire şi într'un cadru mult mai mare, ca deobiceiu, întrucât a luat parte pentru prima oară de la înfiinţarea acestei filiale în localitate un detaşament de marinari, oficiindu-se dimineaţa la ora 11 pe malul Dunării un serviciu religios pentru pomenirea eroilor marinei morţi pentru patrie, după care s'a citit pomenirea eroilor marinei când o ancoră-coroană cu flori a fost lăsată în apă, detaşamentul marinei dând onorurile.

După terminarea slujbei a urmat diferite jocuri marinăreşti demonstrative şi concursuri de bărci, înnot luând parte premilitarii marinari de sub conducerea D-lui Comandor Balaş Căpitanul Portului Tulcea şi străjeri.

In tot acest timp s'a făcut chetă prin localurile publice.

Cu această ocazie aducem la cunoştinţa membrilor filialei şi regretăm din suflet plecarea din localitate a scumpului nostru Preşdinte D-l Colonel Vasile Raţă fostul Prefect al Jud. Tulcea, care prin gentileţea sa a adus un aport sufletesc în această direcţie pentru care cu toţi îl felicităm.

Regretăm moartea iubitului nostru membru din Comitet D-l Pop Emil farmacist din localitate, un devotat membru.

Pentru anul 1940 prezentăm bugetul acestei filiale în sumă de lei 31000 care este format pe baza încasărilor ce eventual s'ar realiza.

Exprimăm mulţumiri D-lui Colonel Mateescu Comand. Reg. 33 Dorobanţi şi D-lui Lt.-Colonel Vătăşescu şi tuturor persoanelor care au dat preţiosul concurs pentru desvoltarea activităţi filialei precum şi comitetului filialei şi membrilor săi.

Vice-Preşedinte
ERACLIE GH. ASLAN

Consiliul de direcţie

Şedinţa dela 28 Martie 1940

I. Se citesc telegramele primite:

a) Răspuns la telegrama trimisă cu ocaziunea aniversării Constituţiei:

Vice-preşedinte L. N. R.
AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ

Sincerile Mele mulţumiri Ligii Navale pentru caldele sentimente şi urări. Sănătate.

CAROL R.

b) Cele două telegrame dela filialele L. N. R. Brăila şi Constanţa.

II. Se transmite vii mulţumiri administraţiei P. C. A., pentru donaţiunea filmului cu manevra docului plutitor din Constanţa.

III. Se aprobă bugetul filialei, Piatra Neamţ pe anul 1940, cifrându-se la suma de 62.356 lei, la venituri şi cheltueli.

IV. Se aprobă oferta d-lui Jose Arati, pentru organizarea unui concert simfonic la Ateneul Român din Capitală, în seara zilei de 4 Mai 1940, în folosul strângerii fondurilor pentru ridicarea monumentului eroilor marinari.

V. Se aprobă a se acorda funcţionarilor centralei drept gratificaţie, bonurile subscrise de fiecare la Imprumutul Inzestrărei, răsplată bine meritată a celor cari s'au identificat cu Liga, lucrând cu o râvnă ce depăşeşte comunul.

VI. Se aprobă în principiu tipărirea lucrării d-lui comandor Săvulescu, intitulată „RAZBOIUL PE MARE", cu o prefaţă de d. c. amiral-adjutant N. Păiş.

VII. In vederea modificării statutului L. N. R., se dă citire proectului viitorului statut, discutându-se textul fiecărui articol.

Şedinţa dela 8 Aprilie 1940

I. **D. c. amiral-adjutant Păiş** face un rezumat asupra statutului viitor al Ligii, enumărând punctele şi principiile importante introduse în noul statut.

Acest proect de statut a fost studiat de d. avocat consilier

Sever Theodorescu, dela M. A. M., găsindu-l bine redactat în spiritul textelor legii persoanelor juridice și dispozițiunilor noului cod civil Regele Carol II, care a fost înaintat de serviciul contenciosului, prin adresa Nr. 14301/940.

II. **D. c. amiral-adjutant Păiş,** în continuarea hotărârii dela şedinţa precedentă, relativă la lucrarea „Războiul pe Mare" de d-nii lt. comandor Săvulescu şi căpitan Bănică, hotărăşte ca această lucrare să fie citită de o comisie de lectură, spre a-şi da avizul său.

III. **D. comandor Negulescu** citeşte proectul de buget pe anul 1940—41 și programul de lucru, de executat în vederea aplicării acestui buget, care se cifrează la sumă de 3.800.000 lei.

D. c. amiral-adjutant Păiş, face cunoscut că mâine seară, ora 20, Marți 9 Aprilie a. c., va veni la Ligă d. ministru-general Paul Teodorescu, spre a lua contact cu membrii consiliului de direcţie şi a i se prezenta noul proect de buget și programul viitor de activitate al Ligii Navale.

IV. **D. comandor Negulescu** citeşte proectul alcătuit de M. A. M. în vederea expoziției ce va fi în vara 1940 cu ocaziunea împlinirii a zece ani de Domnie ai M. S. Regelui.

D. c. amiral Păiş dă câteva norme cari să servească pentru L. N. R. de aplicat la această expoziție. Apoi propune ca Liga să publice un **volum omagial** închinat M. S. Regelui Carol II. Membrii primesc, cu entuziasm, această propunere.

Călătoria noilor torpiloare

După ultimele informațiuni, torpiloarele „Vijelia", „Viscolul" și „Viforul", au trecut prin Avignon și au ajuns la Lyon, îndreptându-se spre Mediterana.

Scrisoarea domnului ambasador M. P. Comnen

Din partea d-lui M. Petrescu-Comnen, ambasadorul României pe lângă Sf. Scaun, s'a primit următoarea scrisoare:

Domnule Contra Amiral,

Vă mulțumesc din toată inima pentru flamura de onoare și calda scrisoare ce mi-ați adresat din partea Ligii Navale Române.

Da, sunt mândru că sub Inalta conducere a înțeleptului nostru Suveran și cu concursul unor oameni luminați, ca neprețuitul Ministru Plenipotențiar Constantin Conțescu, Domnia Voastră, Domnul Director General Mihalopol, Domnul Profesor Sofronie și atâți alții distinși colaboratori, în timpul trecerei mele în fruntea Departamentului Afacerilor Străine, am putut realiza noul regim al Dunării, pentru care au luptat două generații de patrioți, putând astfel reintegra România în plinătatea suveranității sale la gurile Dunării.

Primiți, vă rog, Domnule Contra Amiral, încredințarea amintirilor mele cele mai cordiale.

(ss) M. P. COMNEN

„MICA"
SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Țebea ◆ CARIERELE: Albești și Mateiași (Muscel).

◆ ◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize și analize în laboratorii proprii.

BUCUREȘTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

GENERALA
SOCIETATE ROMÂNĂ DE ASIGURĂRI GENERALE, S. A.
Fondată în anul 1897. BUCUREȘTI, B-dul Regele Carol I, 14
CAPITAL DEPLIN VĂRSAT LEI 50.000.000
Firma înscrisă la Tribunalul Ilfov la 60/1899, Actele de fondațiune publicate în Monitorul Oficial Nr. 282/1897 cu modificările publicate în Monitorul Oficial Nr. 10/1899, 15/1901, 12/906, 4/910, 233/920, 60/923, 34/927, 105/929. Fondurii proprii de garanţit la 3 Dec. 1934 Lei 373.220.488. Daune plătite dela înființarea Soc. Lei 1.751.312.749. Asig. în vigoare la finele anului 1934 Lei 1.222.413.840.

ASIGURĂRI COLECTIVE DE VIAȚĂ (PENSII) PENTRU PERSONALUL ÎNTREPRINDERILOR — ASIGURĂRI DE VIAȚĂ DUPĂ COMBINAȚIUNILE CELE MAI AVANTAJOASE — ASIGURĂRI POPULARE CU TRAGERE LA SORȚI — ASIGURĂRI CONTRA DAUNELOR DE INCENDIU, GRINDINĂ ȘI TRANSPORT — ASIGURĂRI DE ACCIDENTE, FURT PRIN SPARGERE, SPARGEREA GEAMURILOR, AUTOMOBILE, ETC. AGENȚII ÎN TOATE ORAȘELE PRINCIPALE DIN ȚARĂ

Repr. Generală: BUCUREȘTI, B-DUL REGELE CAROL I, 14 - Tel. 3/82.14
Repr. Princip.: BUCUREȘTI, STRADA DOAMNEI No. 10 - Tel. 3/54.56

◆

INSPECTORAT PENTRU BANAT TIMIȘOARA PIAȚA LIBERTĂȚII No. 5
AGENȚII IN TOATE ORAȘELE PRINCIPALE

DOUĂ DOLIURI

După pierderea amiralilor I. Coandă și N. Negru, marina a mai avut două dureri. Una a fost stingerea din viață a doamnei

MARIA COMANDOR P. DEMETRIADE

demna tovarășe a comandorului Demetriade, stins mai de mult în floarea vârstei, luptând pentru ridicarea marinei.

Regretata a știut, alături de soțul ei, să ridice moralul colaboratorilor săi, fiind ca o mamă grijulie pentru cei mici. Nimeni din cei cari au făcut garnizoana la Sulina sau Chilia nu vor uita cum, în acele îndepărtate colțuri din Deltă, iarna mai ales, urâtul izolărei a fost transformat într'o caldă viață familiară, mulțumită aceleia care conducea popota și reuniunile cercurilor marinei. Mulți tineri au fost scăpați sau bine îndrumați, datorită numai faptului că, atrași de farmecul ce radia atât comandantul Demetriade, cât și tovarășa lui, nu cădeau în neurastenia ce stă la pânda oricărui izolat.

Al doilea doliu fu pricinuit prin stingerea

CONTR'AMIRALULUI M. MIHAILESCU

la a cărui înhumare d. Comandor Negulescu a spus:

D. amiral Eustatziu spunea, cu prilejul stingerii amiralului Coandă, că moartea unui marinar îi sfâșie inima. Cu aceeași sfâșiere ne-am adunat și noi aci în jurul patului de veșnică odihnă a contr'amiralului Mihăilescu.

Te întristează știrea unei morți; te doare moartea unui cunoscut; dar, în familia noastră marinărească, plecarea dintre noi a unui camarad e chiar sfâșietoare. Prin felul nostru de viață, pe puntea navelor și în jurul careului, se face o atât de strânsă legătură între camarazi mici și mari, în cât marina se poate spune că e o familie, strâns unită în fața primejdiilor comune. Și această duioasă legătură se transpune și la uscat, între cei cari sunt apăsați de aceeași îngrijorare pentru cei plecați departe. Pe mulți, pe foarte mulți i-a atras marina prin această latură: strânsa intimitate între toți marinarii și toate marinăresele, inclusiv odraslele lor, — familie în care, chiar fără legături de sânge, ne considerăm frați, unchi, nepoți, după vârstă. E ușor de înțeles deci ca, în împrejurări triste ca cea de acum, alături de familia proprie, să-și simtă inima sfâșiată toți cari suntem aci, ca și cei cari nu au putut fi.

În numele L. N. R., care reprezintă mănunchiul sufletesc a tot ce e marinar, militar sau civil, activ, de rezervă sau în retragere, mi-a revenit trista însărcinare să spun câteva cuvinte despre acela care, senin, trece în oceanul veșniciei.

Născut la 5 Noembrie 1868 în comuna Burisofca din Moldova, împins de ceeace poate strămoșii de pe vremea lui Ștefan cel Mare a strecurat în vinele ori cărui moldovean, s'a simțit atras de marea cu orizonturile ei largi și cu grelele încercări ce așteaptă pe orice marinar. El a făcut parte din acea pleiadă de tineri riguros selecționați de marii regretați Maican și Drăghicescu, cari printr'o intuiție firească au știut să întrevadă în copiii de atunci, viitori marinari cari au făcut dovada că românul poate deveni și desăvârșit marinar.

Trimis în Italia, unde a urmat Academia și Școala Superioară Navală din Livorno, în 1889 își pune la mână tresa de sublocotenent, la care adaogă în 1892 pe cea de locotenent, în 1896 pe cea de căpitan, în 1906 pe cea de Lt. Comandor, în 1911 pe cea de Căp. Comandor și în 1917 pe cea de Comandor.

Pentru însușirile sale de navigator e detașat la S. M. R. în 1901, unde dela comandant de cargobot ajunge inspector. In 1926 trece în rezervă iar în 1934 este avansat c. amiral în retragere.

In timpul Războiului de Intregire a neamului s'a achitat minunat de o grea misiune avută la Petrograd-Kola și Arhangelsk, pentru organizarea transportului munițiilor.

Ca șef, sub aparența unei severități împinse până la asprime, se ascundea o inimă de părinte care știe să certe, dar nu să lovească. — De câteori subalternul aspru dojoenit și apăsat de gândul că va fi dat afară, nu afla că în raportul către cei mari vina era îndulcită. Era călăuzit de creștineasca lozincă: „Nu vreau moartea păcătosului, ci îndreptarea lui“.

Ca om „Micheli“ cum i se zicea, era afabil, dulce, prietenos, adunând în juru-i pe toți copiii lui, cum le spunea și-i considera pe inferiori: severul inspector sau comandant în intimitate, devenea sublocotenent.

O altă caracteristică era *cinstea*, cinstea neintinată, care l-a țintuit într'o viață ce s'a scurs modest, dar frumos, prin curățenia ei.

Intr'un cuvânt o viață de muncă fără preget, care făcea din el modelul șefului și omului. Ce moștenire mai frumoasă poate lăsa cineva copiilor lui de cât un nume cinstit, stimat, respectat. Urmașii lui direcți au dreptul să fie mândri cu o asemenea moștenire, pe care o fructifică, iar nouă celorlalți, mai ales celor tineri, ne servește ca pildă.

„SOIA"

SOC. AN. ROM. PENTRU CULTURA ȘI EXPORTUL SEMINȚELOR OLEAGINOASE

BUCUREȘTI : B-DUL CAROL I, 54. Telefon ✱ **Capital Social Lei 50.000.000**

Cultivă și desface în țară și străinătate produsul : **SOIA**

Societatea Comunală a Tramvaielor București

ACTIV — BILANȚUL INCHEIAT LA 31 DECEMBRIE 1939 — PASIV

ACTIV

	Inainte de 20.IV.1935	După 20.IV.1935	Lei	Lei
Investițiuni:				
Linii de tramvaie pe străzi și în depozite, cu echipamentul lor electric . . .	114.545.203	94.455.040	—	209.001.143
Imobile:				
Direcțiunea generală:				
Teren, clădiri, instalațiuni .	11.532.994	35.504	11.568.498	
Depoul „Ștefan cel Mare":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	45.409.793	16.662.504	62,072.297	
Depoul „Bonaparte":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	1.632.307	301.424	1.933.731	
Depoul „Cotroceni":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	777.961	9.259	788.240	
Depoul „Șerban-Vodă":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	12.730.539	4.390	12.734.929	
Depoul Dudești:				
Teren, clădiri, instalațiuni .	—	42,202.381	42,202.381	
Depoul „Bucureștii-Noui":				
Clădiri, instalațiuni . . .	935,959	—	935.959	
Garajul „Tei":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	976.844	13.322.041	14 298.885	
Garajul „Panduri":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	556.862	34.771.733	35.328.595	
Garajul „Dorobanți":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	—	7.509.577	7.509.577	
Garajul „Splaiul Unirii":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	—	44.235.431	44.235.431	
„Lânăria":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	171.573	220.475	392.053	
„Dudești":				
Teren, clădiri, instalațiuni .	80.035	—	80.035	234.080.611
Vagoane de călători și de serviciu	347.941.432	97.037.327	444.978.759	
Autobuse	5.004.821	400.216.135	405.220.956	850.199.715
Mașini	16.619.196	10.927.465	27.546.661	
Unelte, scule	499.626	25.271.985	25.771.611	
Vehicule	1.567.101	28.021.783	29.588.884	
Mobilier	8.344.205	11.486.632	19.831.837	
Harnașamente	51.128	—	51.128	
Cai	80.000	—	80.000	102.870.121
				1.396.151.590
Inființarea și organizarea exploatării transportului în comun cu autobusele . .	—	188.587.022	—	188.587.022
	569.458.604	1.015.280.008	—	1.584.738.612
Materiale	—	—	—	244.290.977
Debitori și diverse conturi debitoare	—	—	—	139.033.531
Acționari	—	—	—	50.962.500
Efecte publice și acțiuni .	—	—	—	3.831.915
Numerar:				
Depozit la bănci	—	—	201.903	
Cassa S. T. B.	—	—	6.726.437	6.928.340
				2.029.785.875
Conturi de ordine:				
Statul român pentru despăgubiri de război	—	—	—	29.770.000
Valori primite spre păstrare și în garanție	—	—	—	23.771.679
Bilete de călători și imprimate de valoare	—	—	—	137.415.290
Acte de valoare, diverși pentru sume pretinse de societate și angajamente diverse	—	—	—	399.655.775
				590.612.744

PASIV

	Lei	Lei
Capital:		
I-a emisiune 11 Iulie 1909	3.000.000	
II-a „ 28 Mai 1911	3.000.000	
III-a „ 3 Mai 1914	6.000.000	
IV-a „ 15 Nov. 1919	15.000.000	
V-a „ 29 Oct. 1921	23.000,000	
VI-a „ 15 Dec. 1922	50.000.000	
VII-a „ 17 Dec. 1923	50.000.000	
VIII-a „ 5 Dec. 1935	150.000.000	300.000.000
Prima rambursabilă ca și capitalul subscris la emisiunea VIII-a	—	75.000.000
Fonduri statutare:		
Fond pentru amortizarea capitalului	162.993.503	
Fond pentru amortizarea investițiilor	843.919.112	
Fond de rezervă	51.829.119	
„ pentru îmbunătățiri .	745.245	1.059.486.979
Depunători de garanții . .	—	5.112.404
Creditori și diverse conturi creditoare	—	577.111.779
Profit și pierdere:		
Beneficiul nerepartizat din 1938	41.150	
Beneficiul anului 1939 .	13.033.563	13.074.713
		2.029.785.875
Conturi de ordine:		
Pretențiuni pentru despăgubiri de război	—	29.770.000
Depunători de valori spre păstrare și în garanție .	—	23.771.679
Bilete de călători și imprimate de valoare spre vânzare	—	137.415.290
Creditori pentru acte de valoare, pentru sume pretinse și diverși pentru angajamente	—	399.655.775
		590.612.744

Președintele consiliului de Administrație, EM. PANTAZI — Administrator delegat, M. DJUVARA — Director general, P. NEAMȚU

Cenzori: *B. Alevra, N. Grigorescu, St. Tănăsescu, C. Răutzoiu* — Director administrativ, *G. I. Teodorescu*

SIGURANȚA
ŞI PROPĂŞIREA ROMÂNIEI

CONSOLIDAREA
DEFINITIVĂ A GRANIŢELOR
NOASTRE INTANGIBILE

P A C E A

ŞI LINIŞTEA INTERNĂ
ŞI INTERNAŢIONALĂ

FORŢA INVINCIBILĂ
A ARMATEI NOASTRE STRĂLUCITE

SE ASIGURĂ PRIN:

SUBSCRIERI MASIVE
LA

BONURILE DE INZESTRARE
A ARMATEI

Știri din străinătate

JAPONIA

La începutul lunei Mai Amiralitatea japoneză a lansat un comunicat prin care caută să explice intenția guvernului de a întări și mai mult puterea navală. Se arată că vina o poartă numai Anglia, Franța, și Statele Unite cari au început să construiască acele mari chiurasate de 35000 tone și Sovietele cari au grămădit în Oceanul Pacific circa 60 submarine la Vladivostok și 1500 avioane în tot lungul litoralului.

Lipsa de personal navigant și mai ales nevoia de a avea până în 1942 suficient personal cu care să armeze nouile nave cari vor intra în compunerea flotei de comerț conform programului **(flota în 1942 trebue să atingă 7.500.000 tone)** au făcut ca guvernul să pornească o propagandă mare pentru a îndemna pe Japonezi să îmbrățișeze cariera de marinar.

Oricărui vapor străin care face escală în porturile **Osaka, Kobe** și **Yokohama** i se sigilează aparatele T. F. F.

Măsura aceasta luată de Ministerul Comunicațiilor rămâne în vigoare până la sfârșitul războiului european.

NORVEGIA

La Trondheim a fost inaugurat primul basin de încercări de carene din Norvegia.

Basinul este construit din ciment, are 170 m. lungime 10,50 m. lărgime și 5,45 adâncime.

A costat 1.500.000 coroane norvegiene.

Armatorii norvegieni și-au exprimat mulțumirea că de-acuma nu vor mai fi nevoiți să recurgă la străinătate pentru încercările atât de necesare pentru construcția navelor.

Biroul Veritas Norvegian — Det Norske Veritas a serbat 75 ani de existență.

OLANDA

Comitetul pentru apărarea coloniilor, s'a pronunțat pentru construirea a 3 chuirasate, pentru apărarea Indiilor Olandeze.

Este vorba de punerea în lucru a 3 mari vase de război (tonaj 27.000) cari au viteză 33 noduri, iar artileria principală de 9 piese de 280 mm.

● *Nava școală de artilerie*, Van Kinsbergen, a părăsit Olanda, plecând în Indiile Olandeze unde are misiunea de a servi ca școală de artilerie în flota din colonii.

Este o navă nouă, de 1760 tone, cu aspect de crucișetor; are 103 m. lungime, 11,60 m. lărgime, 3,30 m. pescaj și 25 noduri viteză.

● *Opinia publică olandeză* a fost indignată de scufundarea vaporului mixt *Tajandoen* de 8159 tone, care a fost torpilat de un submarin german. Această torpilare vine după câteva zile dela scufundarea petroliferului *Sliedrecht*, (acest petrolifer venise deseori și la Constanța).

Tajandoen avea 53 oameni echipaj și 14 pasageri; plecase din Anvers spre *Indiile Olandeze*. S'a scufundat în 25 minute. In afară de cei 2 mecanici și 4 marinari, au fost salvați toți în cele 4 bărci. Intre pasageri erau 5 femei și 2 copii cari au scăpat îmbrăcate doar cu îmbrăcămintea de pat.

După ce s'au salvat în bărci au avut de luptat mult pentru a scăpa de flăcările care-i înconjurau (combustibilul vaporului se răspândise pe suprafața mării și ardea). După 2 ore și jumătate au fost salvați de vaporul belgian *Luis-Sheid*.

● *Olanda* a stabilit în Italia, la *Napoli*, un nou cap de linie pentru vapoarele sale, care nu mai vin în țară din cauza pericolului minelor din Marea Nordului.

Inaugurarea s'a făcut la 7 Decemvrie în prezența ministrului Olandei, cu vaporul de pasageri *Sibaijak*, care a îmbarcat 430 pasageri veniți cu trenul dela Amsterdam.

● *Submarinul* 0.23, de 888/1330 tone a fost lansat de șantierele N. V. Rotterdamsche Droog-dok Maitschapij la 5 Dec. 1939. Face parte din o serie de 7 submarine, lungi de 78 m., largi de 6,50 m., pescaj 3,80 m. (în navigație la suprafață).

Au motoare *B. & W.* care dau la suprafață 20 noduri viteză, iar în imersiune 9.

Toate navele olandeze cari vin din Indii nu mai au capul liniei în Olanda ci la Lisabona. Măsura aceasta a fost luată din cauza riscului navigației în partea de Nord a Europei.

Marele transatlantic Nieuw Amsterdam, a fost prins de războ la New-York.

Societatea a găsit că cea mai bună întrebuințare este de a organiza călătorii de plăcere între **New-York** și **Bermude.**

Petroliferul Taria, cu motoare Diesel a intrat în serviciu. Are 15.000 tone deplasament, 150 m. lungime, 19,30 m. lărgime, viteză 13 Noduri.

Instalația de pompaj are un debit de 1.600 tone pe oră.

PLESTINA

D-l Bercovici, directorul Lloydului Maritim Palestinian a pus la dispoziția Angliei cele 2 vapoare mixte *Har-Zion* și *Miriam* de 2508 tone și 1909 tone care făceau până în prezent curse între Palestina și România.

In tot timpul războiului vor fi întrebuințate pe linia *Mediterana-Anglia.*

Comandanții și ofițerii vor fi englezi. Restul echipajului va avea cea mai mare parte formată din Evrei.

PORTUGALIA

In porturile portugheze s'au refugiat dela începutul războiului următoarele nave germane:

— la **Angola** (Africa de West): **Winduk, Adolph-Woermann, Adolph-Leonhardt, Wamern, Wagogo;**

— la **Mormugao** (India): **Braunfels, Crachenfels, Ehrenfels;**

— la **Mozambic** (Africa de Est): **Rufidji, Whenfels, Watussi, Dortmund, Aller;**

— la Lisabona: Hellios.

Se spune că guvernul portughez ar fi intervenit pentru cumpărarea acestor vapoare.

SPANIA

Pentru modernizarea și refacerea porturilor spaniole s'a acordat o a treia tranșe în valoare de 722 milioane pesetas. Din acestea, 703 milioane sunt rezervate special pentru porturile *Bilbao, Pasajes, Santuru, Santander ,Musel, Vigo, Tvuelva, Cadix, Ceuta, Malil, Palma de Majorca și Canarele.*

● *La arsenalul din Ferrol*, se fac în prezent lucrări însemnate de refacere și de desvoltare. In curând se va începe construcția unor unități din programul naval care ar cuprinde mai multe crucișetoare chiurasate și un chiurasat de 35.000 tone.

● *Uniunea armatorilor greci*, a fost anunțată de legația spaniolă că toate vapoarele grecești cari în timpul războiului civil din Spania au executat transporturi pentru Spania Roșie, nu mai sunt autorizate a intra în porturile spaniole.

Odată cu comunicarea a fost înaintată și lista nominală a acelor vapoare (30).

Pentru a-și apăra navele de comerț, guvernul a ordonat ca pavilionul național să fie piturat și pe bordaje și pe coș așa ca navele să poată fi recunoscute de departe.

SUKA-SILO-BAU

HEINRICH KLING

BUCUREŞTI • B-DUL ELISABETA No. 41, Etaj III

TELEFON 4.50.85

* * *

CONSTRUCŢII

SPECIALE:

SILOZURI CU AERISIREA CELULELOR

CLĂDIRI INDUSTRIALE

* * *

CONSTRUCTOAREA SILOZURILOR

P. C. A.

STATELE-UNITE

Preşedintele Comisiei Marinei din Cameră — D-l Vinson — a pregătit un proect de program naval pentru anul 1940.

Proectul cuprinde construirea a 126 nave noi, 2395 avioane și 36 dirijabile; costul total ar fi de 1300 milioane dollari.

Pentru 400.000 tone, s'ar construi: 95 nave de rzboi, din care 3 port-avioane, 8 crucișetoare, 52 distrugătoare și 32 submarine.

Restul de 125.000 tone este rezervat pentru construcția a 31 nave auxiliare.

Acest program s'ar realiza în 3-4 ani.

● *Canalui Panama* a fost pus în directa subordine a ministerului de război, odată cu deslănțuirea războiului european. Apărarea anti-aeriană a fost întărită.

● *La Saint-Thomas* (Insulele Virgine) se fac lucrări din Septembrie pentru o bază de submarine.

Valoarea lucrărilor se ridică la 350 000 dollari.

● *Se pare că Ministerul Marinei* nu a luat în considerare proectul subcomisiei de Marină din Camera reprezentanţilor prin care se plănuia construirea de *super-superdreadnougts*, de 65.000 tone deplasament cu artilerie de calibru 500 mm.

S'ar fi construit în total 19 unităţi dintre cari 7 pentru Atlantic și 12 pentru Pacific.

La proectul acesta exista și un adaos referitor la o navă de 80.000 tone.

e

Un mare inconvenient al acestor nave, ar fi fost imposibilitatea de a traversa canalul Panama așa cum se află astăzi.

● *Industria vedetelor torpiloare a luat un mare avânt.*

Astfel *Electric Boat* Co. a instalat cel mai modern șantier din America.

Marina americană a comandat un număr însemnat de vedete de 21 m., după licența engleză a fabricilor *British Power Boat* Co. Capacitatea șantierului este foarte mare; sunt speranțe că beligeranții vor face comenzi mari ca și în timpul războiului mondial când aceiași fabrică a livrat mai multe sute de *vedete anti-submarine*.

● *Circa 20 distrugătoare vechi* cari erau destinate ca fier vechi, vor fi gata revizuite, reparate și cu noui instalații făcute până în primăvară.

Vor fi întrebuințate ca nave de patrulă pentru a face să se respecte zona de neutralitate fixată de conferința pan-americană.

● *In Hawai, la Pearl Harbour* se vor începe lucrările a două bazine de carenaj. Unul dintre bazine va avea lungime 305 m. și va putea primi chiurasate de 40.000 tone. Costul lucrărilor se ridică la 6.260.000 dollari.

● *Amiralul Richardson*, în vârstă de 61 ani a fost numit Comandant al flotei.

● *Motoare Diesel cu pistoane opuse* vor fi instalate la mai multe submarine. Se pare că este prima dată când asemenea motoare se instalează la submarine. Motoarele în cauză sunt marca *Fairbanks Morse*, tipul standard cu 8 cilindri de 200 mm. diametru. La 720 rotaţii au putere între 1000-1300 C. V. efectivi.

Ministerul Marinei a comunicat prin radio tuturor navelor americane să evite a întrebuința drumul în **zig-zag** sau să navige noaptea cu luminile de drum stinse.

Comandanţii sunt sfătuiți să pitureze pe bordaje, pavilionul american care în timpul nopţii să fie luminat de lămpi speciale.

Navele pază-coastă Spencer, Hamilton, Duane şi **Inghan,** având la bord şi câte un avion, au fost trimise din Pacific în Atlantic pentru a întări serviciul de supraveghere al coastei şi al apelor teritoriale.

Ministrul Afacerilor Străine a interzis călătorilor americani să mai navige pe nave de-ale beligeranţilor în zona apelor **europene** şi în zona Atlanticului situată la Est de longitudinea 30⁰ West şi la Nord de 30⁰ longitudine Nordică, decât în baza unei autorizaţii speciale.

Limita apelor teritoriale.

Preşedintele Roosvelt fiind întrebat asupra definiţiei apelor teritoriale americane, a evitat să răspundă direct, dar a declarat că apele teritoriale **s'ar întinde până la distanţa impusă de interesele Statelor Unite.**

Submarinul Squalus a fost scos la suprafaţă, după sforțări de mai multe luni şi a fost remorcat în port la **Portsmouth.** Au fost scoase din interior 24 cadavre.

Comisiunea de anchetă condusă de Contra Amiralul **Williams Tarrant** a făcut încercări de închidere la valvulele de introducţie. S'a constatat că o valvulă nu se închidea complect şi comandantul de pe Squalus — **Oliver Naquin** — a conchis că acest defect de funcţionare a provocat accidentul dela 23 Mai.

Comisiunea Maritimă a comandat firmei **Bethleem Steel Corporation,** 20 cargo-uri şi va mai comanda încă 20. Se crede că valoarea acestor comenzi se ridică la 40 milioane dolari.

In şantierele **Newport News-Shipbuilding & Dry Dock Co,** se lucrează de zor la terminarea transatlanticului **America,** lansat de pe cală de **Doamna Roosvelt** la 31 August a. c.

America are 30.000 tone deplasament, 220,50 m. lungime, 28,06 m. lărgime, turbine cu angrenaje având 34.000 C. V. şi 22 noduri vitesă în serviciu.

In cele trei săli de mâncare, saloanele de frizerie şi celelalte saloane sunt instalaţii de aer condiţionat.

Se pare că acesta ar fi tonajul cel mai potrivit pentru un transatlantic; **America** este puţin mai mare ca **Manhattan** şi **Washington;** aceiaşi formulă au realizat-o olandezii cu **Nieuw—Amsterdam** şi Englezii cu **Mauretania.**

Construcţia transatlanticului **America** a început la 22 August 1938; va fi gata de intrat în serviciu în primăvara aceasta.

Costul navei se ridică la 17 milioane dollari.

Baraje de mine pentru apărarea coastelor americane vor fi instalate în apele teritoriale dacă Statele-Unite ar fi ameninţate din cauza conflictului european.

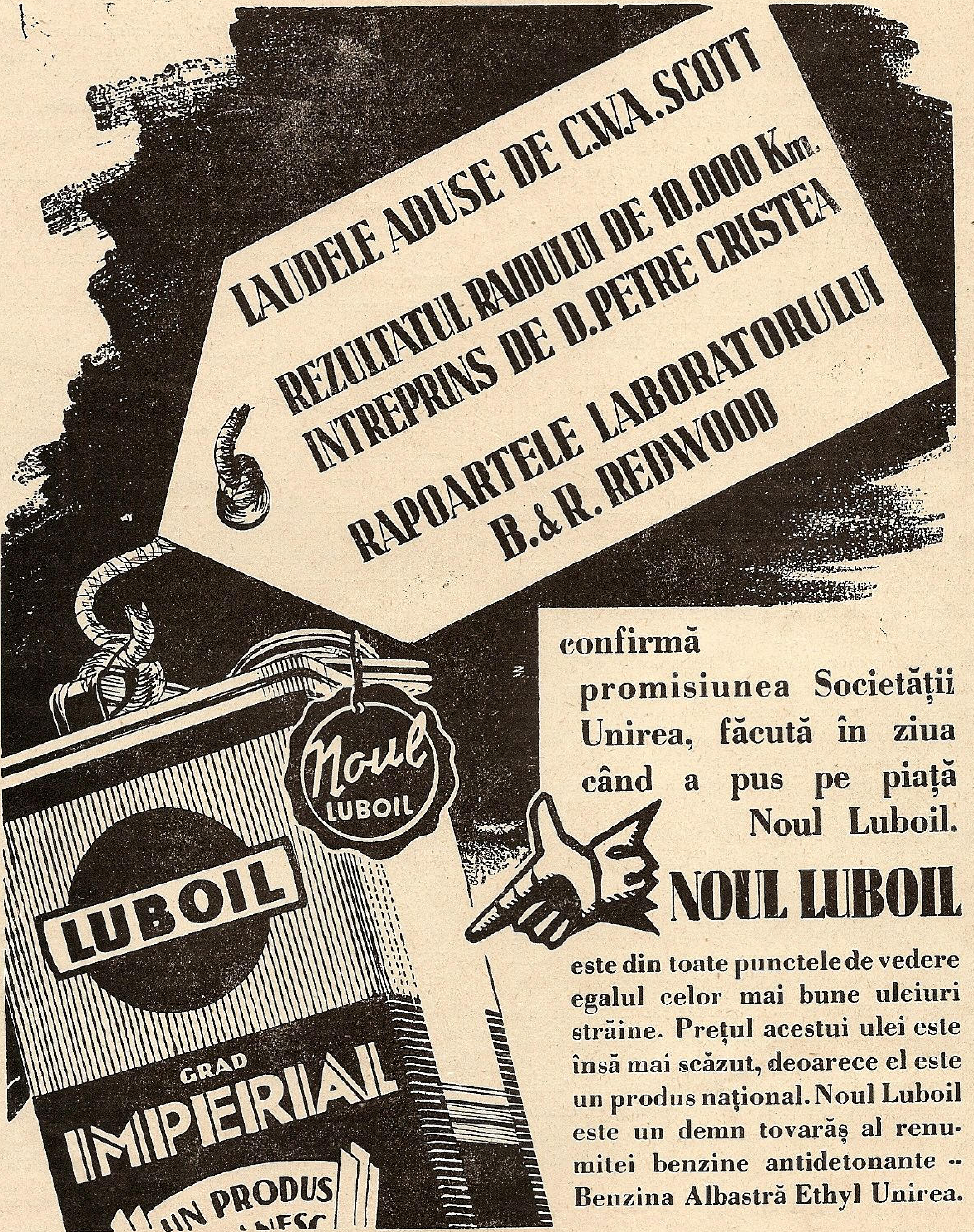
Creditele necesare pentru această pregătire ar fi date din suma de 275 milioane dollari cerută de Preşedintele Roosevelt pentru **„pregătirea pentru o situaţie gravă pentru ţară“.**

In acest caz ar fi protejate:

Când ţi=e sete

bea numai renumita

BERE BRAGADIRU


LAUDELE ADUSE DE C.W.A. SCOTT
REZULTATUL RAIDULUI DE 10.000 Km.
INTREPRINS DE D. PETRE CRISTEA
RAPOARTELE LABORATORULUI
B. & R. REDWOOD
Noul
LUBOIL
LUBOIL
GRAD
IMPERIAL
UN PRODUS

confirmă promisiunea Societății Unirea, făcută în ziua când a pus pe piață Noul Luboil.

NOUL LUBOIL

este din toate punctele de vedere egalul celor mai bune uleiuri străine. Prețul acestui ulei este însă mai scăzut, deoarece el este un produs național. Noul Luboil este un demn tovarăș al renumitei benzine antidetonante — Benzina Albastră Ethyl Unirea.

Noul LUBOIL

UN PRODUS UNIREA

Imprejurimile **New-York, Boston, Norfolk, San Diego, San Pedro, San Francisco şi Pudget Sound.**

Marina Comercială va construi 2 nave de 35.000 tone pentru liniile de navigaţie din Pacific.

In caz de răsboi aceste nave vor fi transformate uşor în nave port-avion.

Viteza lor va fi de 24 noduri şi va putea transporta 1100 pasageri, 500 oameni echipaj şi 50.000 metri cubi de mărfuri.

Flota americană a petrolierelor este în desvoltare: Sunt azi încă în construcţie 23 tancuri totalizând 231.000 tone.

Charles Edison, fiul celebrului inventator, a fost numit Ministru Secretar de Stat la Departamentul Marinei în locul decedatului ministru **Claude Swanson.**

Marina va comanda 200 avioane bombardiere bimotoare de acelaş tip cu cele cari au efectuat anul trecut raid-ul **San-Diego-Panama.**

North Carolina, primul chiurasat de 35.000 tone din seria celor 6 aflate în construcţie, va fi lansat de Arsenalul din New-York în Iunie. In Septemvrie va fi lansat şi următorul, **Washington,** la Filadelfia.

Aceste chiurasate, din programul naval 1937—1938, vor fi armate cu 9 tunuri de 406 în 3 turele triple (2 spre prova şi una spre pupa).

In luna Ianuarie preşedintele Roosvelt a cerut Congresului să aprobe creditele necesare pentru construirea a încă 2 chiurasate de 45.000 tone, de acelaş tip cu **Iowa** şi **Montana,** a căror comandă a fost aprobată din Martie 1939.

Aceste unităţi vor fi armate cu 12 tunuri de 406 în 4 turele triple şi vor avea viteza de 33 noduri.

Bugetul Marinei pe anul ce vine, este mai mare ca cel de anul trecut, cu 184 milioane dollari (904.540.000) în timp ce bugetul armatei nu este majorat decât cu 14 milioane dollari din care cea mai mare parte este destinată lucrărilor de apărare dela canalul Panama (deci tot pentru Marină).

Amiralul Harold Stark, şeful biroului operaţiilor din Statul Major General, a declarat că programul naval urmăreşte să restabilească pe cât posibil cu Japonia, proporţia 5/3 fixată prin tratatul dela Washington.

A mai adăogat că serviciile technice studiază planurile unui chiurasat de 50.000—52.000 tone şi că se experimentează un tun de calibru 457 mm.

Guvernul a anunţat că va reveni cu propunerea creditului de 4 milioane dollari necesar pentru amenajarea unei mari baze **aero-navale** în insula **Guam,** care anul trecut a stârnit o puternică polemică în parlament şi a fost respinsă cu 205 voturi contra 168.

Manevrele navale din Ianuarie — 22 unităţi din flota Atlanticului împreună cu forţe de debarcare şi aviaţie au participat la manevre însemnate în Antile.

Tema a fost apărarea insulei **Puerto-Rico** pe care un inamic ar încerca să o ocupe pentru a-şi crea o bază în vederea atacării canalului Panama sau a unui punct oarecare de pe coastele **Statelor-Unite.**

SUEDIA

Riksdag-ul a adoptat la 1 Noembrie un decret prin care se instituie un credit de 23 milioane coroane pentru punerea imediat în lucru a unui contra-torpilor şi 18 dragoare de mine.

● *Torpilorul Malmö* de 1080 tone a intrat în serviciu. A fost construit de şantierele *Triksberg din Gothenburg.* Are lungime 94 m., lărgime 9 m. pescaj 2,55 m., 2 grupuri de turbine Laval de 32.000 C. V., viteza 39 noduri.

Armamentul cuprinde 3 tunuri de 120 mm. 3 mitraliere de 2,5 mm. şi 6 tuburi lans-torpile.

● *Protecţia contra minelor flotante.* Navele auxiliare încorporate în flota de război sunt grupate în detaşamente speciale cari au sarcina de a distruge minele flotante cari împiedică navigaţia, în limita apelor teritoriale în partea de Sud a peninsulei scandinavice.

Faptul că minele în derivă pot să se îngroape în nisipul plajelor, prezintă un mare pericol şi îngrijorare pentru populaţia de la malul mării.

Se poate evalua la 3000 numărul minelor instalate în această zonă; din acestea 10% trebue considerate ca fiind scăpate din baraj.

● *Suedia a instalat câmpuri de mine* între partea meridională a golfului Botnic (lat. 60°21' şi lat. 60°15') în apele teritoriale, pentru a-şi asigura neutralitatea.

● *Paravane sau nu.* In presa maritimă suedeză a apărut o controversă referitoare la utilitatea de a avea instalate aparte paravan (contra minelor) la navele de comerţ.

Guvernul deschisese un credit de 1.000.000 coroane pentru înzestrarea mai multor nave de comerţ cu *paravane.*

Contra acestei măsuri au protestat o parte din armatori — *şi se pare că au multă dreptate* — cari se bazează pe următoarele constatări :

— aparatele paravan se întrebuinţează pentru minele ancorate, dar

— puţine nave de comerţ din cele care ar avea acest aparat se vor aventura într'un câmp minat (adică unde există mine ancorate) ;

— pericolul vine dela minele magnetice şi dela cele cari s'au rupt din baraj şi plutesc în voia valurilor ; contra acestor mine aparatul paravan nu serveşte cu nimic.

Pentru aceste motive ei socotesc că statul face o cheltuială inutilă care poate ar fi mai practic utilizată dacă un număr oarecare de nave ar fi echipate şi întrebuinţate ca nave de patrulă şi de descoperire pentru minele scăpate din baraje, în apropierea coastelor naţionale.

● *Pierderile marinei* suedeze dela începutul războiului până la 31 Decembrie 1939 totalizează 20 nave înecate (37.000 tone în total şi 65 marinari morţi).

Această scădere corespunde la 2½% din tonajul total al Suediei.

TURCIA

Desvoltarea flotei de comerţ. Guvernul turc este preocupat să asigure pavilionului naţional o mare desvoltare. Pentru aceste motive, anul trecut fusese înfiinţat un organism comercial — **Deniz Bank** — care organiza şi administra tot ceea ce există în Turcia în legătură cu marea (nave de comerţ, porturi, etc.).

Această bancă este în prezent în lichidare — probabil s'au constatat anumite defecte —, şi vechile Direcţii cari intraseră sub jurisdicţia băncii au revenit la vechile ministere de cari aparţinuseră.

Astăzi Ministerul Comunicaţiilor are în grije controlul flotei de comerţ.

In prezent guvernul vrea să achiziţioneze mai multe nave de mare tonaj pentru a asigura un serviciu internaţional.

La livrarea vapoarelor Egemen, Itchdeniz şi Doghou construite în Germania s'a observat că au fost construite defectuos, constatându-se că nu au stabilitatea suficientă.

Pentru a remedia, a fost necesar să se adaoge la fiecare un lest suplimentar respectiv de 400—500—700 tone.

Şantierele germane pretind că **D-l Haronn,** directorul general tehnic al fostei Denizbank, a cerut ca ele să execute întocmai planurile sale.

U. R. S. S.

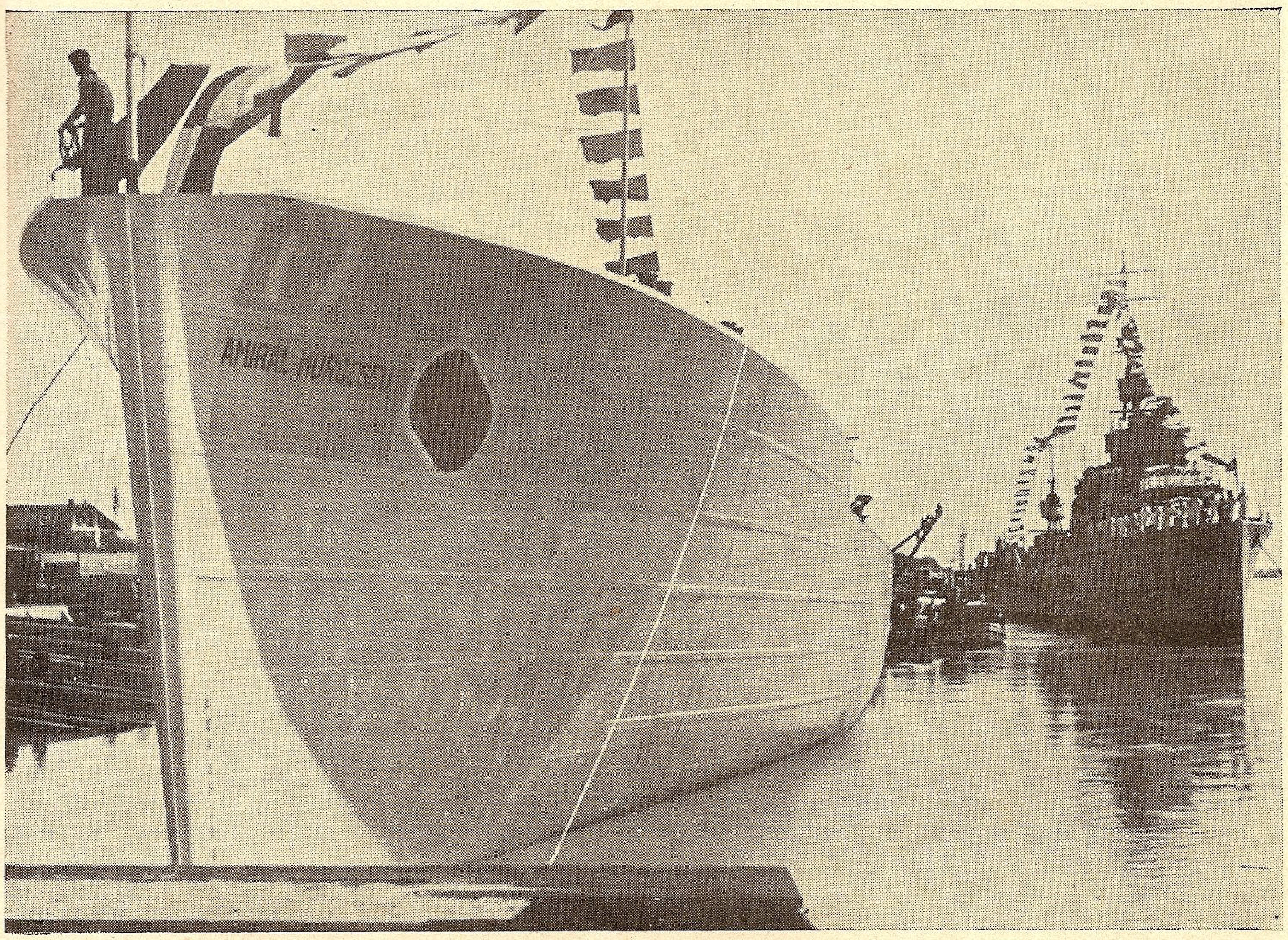
Guvernul a hotărît ca toate navele de comerţ sovietice, să poarte anumite semne care să le ferească de un atac eventual al vreunui beligerant care le-ar confunda cu navele adversarilor.

Pentru aceasta, pe ambele bordaje va fi piturat pe fond alb pavilionul sovietic iar sub el vor fi literile U. R. S. S. piturate în negru. Aceleaşi litere vor fi piturate cu alb pe capacele magaziei Nr. 3.

Noaptea navele vor avea 3 felinare (verde-roş-verde) dispuse vertical.

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

Pavilionul rămâne ridicat la bastonul dela pupa şi ziua şi noaptea.

La apropierea unui avion sau a unei nave de răsboi, va emite semnale Morse U. R. S. S. cu eclipsa, proectorul sau lanterna de mână.

Cel mai mare cargoboat sovietic TRUD, de 19.000 tone, se află în construcţie în şantierele **Marty** din Nikolaieff. Vaporul va fi înzestrat cu propulsiune Diesel — electrică.

Va intra în serviciu în 1941 pe linia Odesa—Vladivostok.

Călătoria între aceste porturi va dura 6 săptămâni.

In şantierele Netherlands Shipbuilding Co. din Amsterdam se lucrează la complectarea lucrărilor pachebotului sovietic *Iosef Stalin.*

Nava are 8950 tone deplasament, lungime 136 m., lărgime 18.35 m., pescaj 6,15 m., propulsiune turbo-electrică cu 2 elici, viteză 20 noduri.

Poate transporta 48 pasageri de cl. I-a, 164 de cl. 2-a şi 296 cl. 3-a. Echipajul va fi de 102 oameni.

Corpul navei este special izolat din punct de vedere termic în vederea navigaţiei în apele polare.

Era plănuit să deservească linia *Vladivostok - Petropavlosk,* dar acum nu se ştie ce destinaţie va avea.

Deasemeni se mai află în construcţie la acelaş şantier şi o altă navă identică, *Viachelav - Molotov.*

● *Numărul submarinelor sovietice* nu este cunoscut precis. *La Revue Maritime* într'un număr de anul trecut estima la 150, totalul submarinelor.

După *Taschenbuch der Kriegsflotten* din 1939, ar fi 160 din cari 72 în Baltica şi Oceanul Ingheţat, 30 în Marea Neagră şi 58 în Extremul Orient.

Presa japoneză susţine că Sovietele au în Extremul Orient peste 100 submarine.

Vice comisarul poporului la departamentul Marinei s'a mulţumit să afirme că flota submarină rusă e cea mai numeroasă din lume.

Majoritatea au tonaj circa 150—200 tone.

■ *Flota din Baltica* a făcut manevre în golful Finlandei. La această manevră ar fi participat şi 70 submarine.

Presa Sovietică anunţă, dar fără prea multe detalii, că la manevrele din Mai, din Marea Baltică, au participat numeroase nave noui, între care, au fost foarte multe submarine.

■ *Guvernul a desmînţit* veştile venite din Istanbul — via Berlin — după care ar fi trecut strâmtorile din Marea Neagră în Mediterana noaptea, cu luminile de drum stinse, nu mai puţin de 20 unităţi.

■ *Durata serviciului militar la marină* a fost mărită dela 4 la 5 ani, pentru cei dela nave şi dela 3 la 4 ani, pentru cei dela Apărarea Coastelor.

■ *La Agra, in apropiere de Arhangelsk,* au intrat în funcţiune nouile şantiere navale a căror lucrări au fost începute în 1936, pe un teren mlăştinos care a făcut ca munca să fie foarte grea.

Noul oraşel creat a fost botezat *Molotovsk.*

■ *In marile Comandamente ale Marinei* s'au făcut mari schimbări. Noul Ministru al Marinei (comisar) a fost numit Amiralul Kousnetzov (39 ani), a fost comandat al Flotei din Pacific; *Amiralul Troublitz* fost Şef de Stat Major al Flotei din Baltica a fost numit Comandant al acelei flote.

■ *Inainte de răsboi,* Rusia avea o flotă de comerţ de 905.000 tone. In 1920, mai erau doar circa 100 nave cu un total de 25.000 tone.

Dela acea dată, opera de reconstrucţie a făcut ca tonajul să crească mult, astfel că în 1925, ajunsese la 246.000 tone, iar în 1935, la 1.305.000 tone.

Această creştere de tonaj a făcut ca şi transporturile să se facă din ce în ce mai mult sub pavilion sovietic.

Astfel între 1929 şi 1936, pavilionul sovietic a luat parte la importul şi la exportul U. R. S. S. după cum se arată mai jos:

Anii	Import	Export
1929	41,2%	7,4%
1933	88,6%	10,4%
1936	73,0%	33,1%

Concurenţa, pe care navele sovietice o face celorlalte pavilioane, este mare deoarece echipajele sunt mult mai slab plătite.

De ex. pe o navă de 2750 tone, totalul soldelor pe o lună, era în 1936, de 144 lire sterline (în ruble), pe o navă britanică, 292 lire, iar pe una germană 156 lire sterline.

URUGUAY

Turism pe credit. O societate locală, a avut ingenioasa ideie de a organiza călătorii turistice pe credit rambursabil în 12 luni.

Amatorii trebuie să aibă referinţe suficiente care să garanteze că vor achita costul călătoriei.

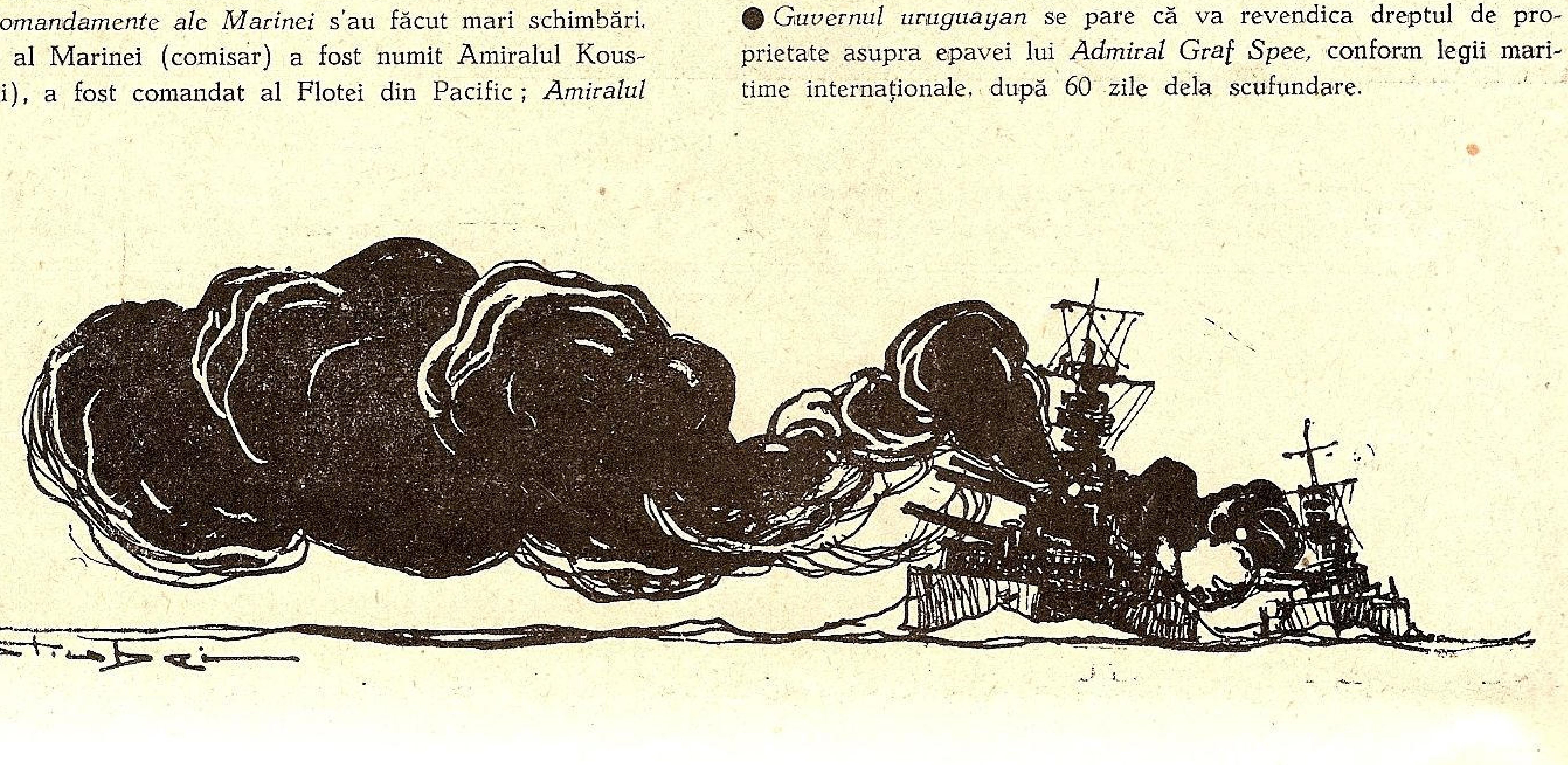
Prima călătorie în acest gen va fi în luna Septembrie la bordul navei Japoneze *Argentina-Maru,* de 13,500 tone, care va pleca din *Montevideo.*

Legaţia britanică a cerut guvernului să facă o anchetă oficială care să constate dacă într'adevăr câţiva marinari germani de pe chiurasatul *Admiral Graf von Spee,* aveau urmele unei intoxicări datorită gazelor de luptă provenite dela obuzele navelor engleze (doctorul *Walter Meerhof* afirmase că 14 marinari se aflau gazaţi la spitalul Pasteur din Montevideo, şi că aceiaşi constatare ar fi făcut-o şi *Dr. Alfredo Vasquez Barriere).*

In urma anchetei, ministerul apărării a dat acest comunicat:

„După examinarea conştiincioasă a tuturor răniţilor şi bolnavilor de pe chiurasatul Admiral Graf Spee, comisiunea tehnică specială numită de Direcţia Generală Sanitară Militară declară că nu a constatat nici-o leziune şi nici un simptom dela care s'ar fi putut deduce că răniţii ar fi fost afectaţi de gaze de luptă". (Din comisiune făcea parte şi Dr. Vasquez Barriere despre care Dr. Walter Meerhof afirmase că constatase prezenţa gazaţilor).

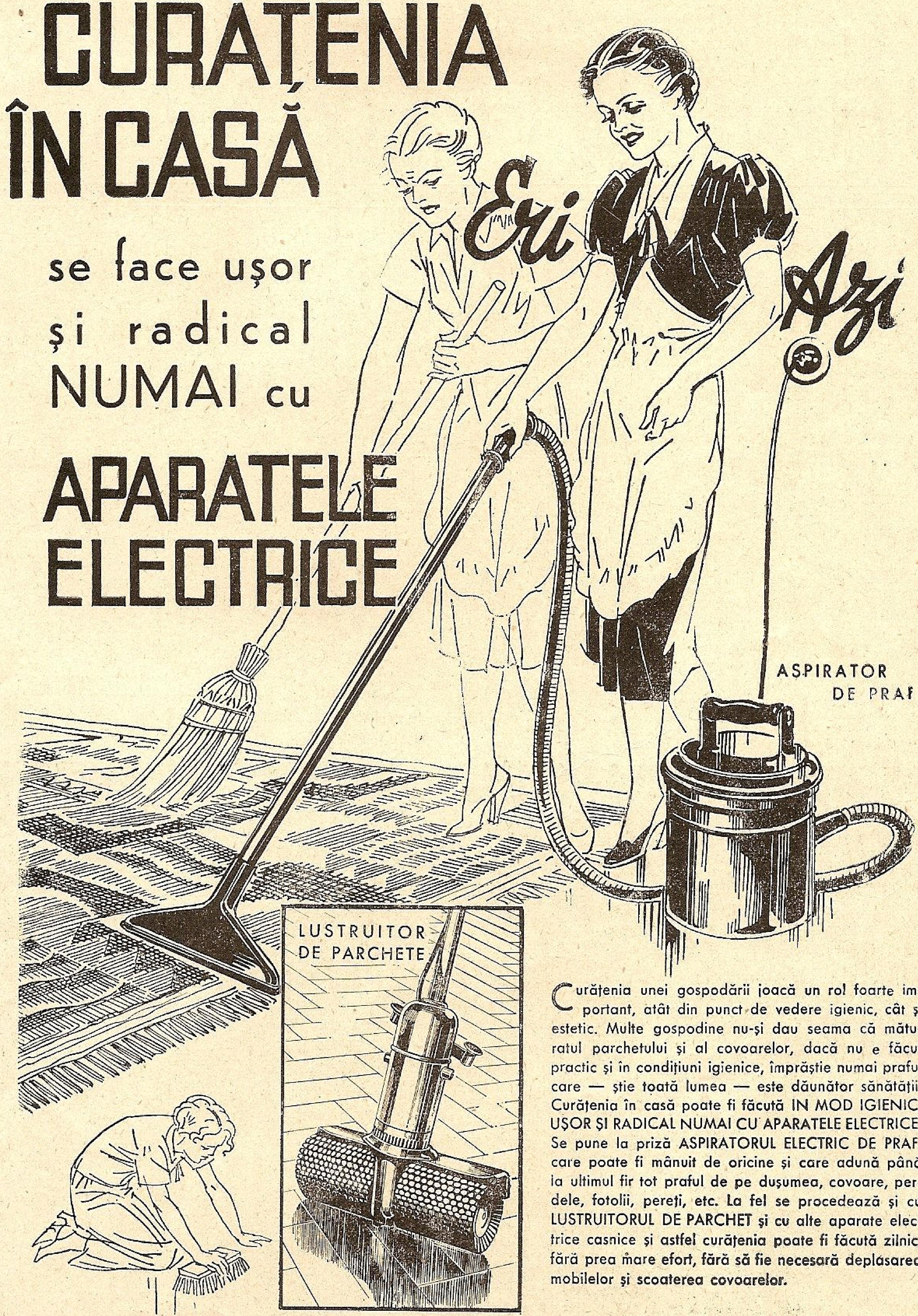
● *Guvernul uruguayan* se pare că va revendica dreptul de proprietate asupra epavei lui *Admiral Graf Spee,* conform legii maritime internaţionale, după 60 zile dela scufundare.



CURĂŢENIA ÎN CASĂ

se face uşor
şi radical
NUMAI cu

APARATELE ELECTRICE



Curăţenia unei gospodării joacă un rol foarte important, atât din punct de vedere igienic, cât şi estetic. Multe gospodine nu-şi dau seama că măturatul parchetului şi al covoarelor, dacă nu e făcut practic şi în condiţiuni igienice, împrăştie numai praful care — ştie toată lumea — este dăunător sănătăţii. Curăţenia în casă poate fi făcută IN MOD IGIENIC, UŞOR ŞI RADICAL NUMAI CU APARATELE ELECTRICE. Se pune la priză ASPIRATORUL ELECTRIC DE PRAF, care poate fi mânuit de oricine şi care adună până la ultimul fir tot praful de pe duşumea, covoare, perdele, fotolii, pereţi, etc. La fel se procedează şi cu LUSTRUITORUL DE PARCHET şi cu alte aparate electrice casnice şi astfel curăţenia poate fi făcută zilnic, fără prea mare efort, fără să fie necesară deplasarea mobilelor şi scoaterea covoarelor.

FACEŢI CURĂŢENIE IN CASA DV. NUMAI CU

APARATE ELECTRICE

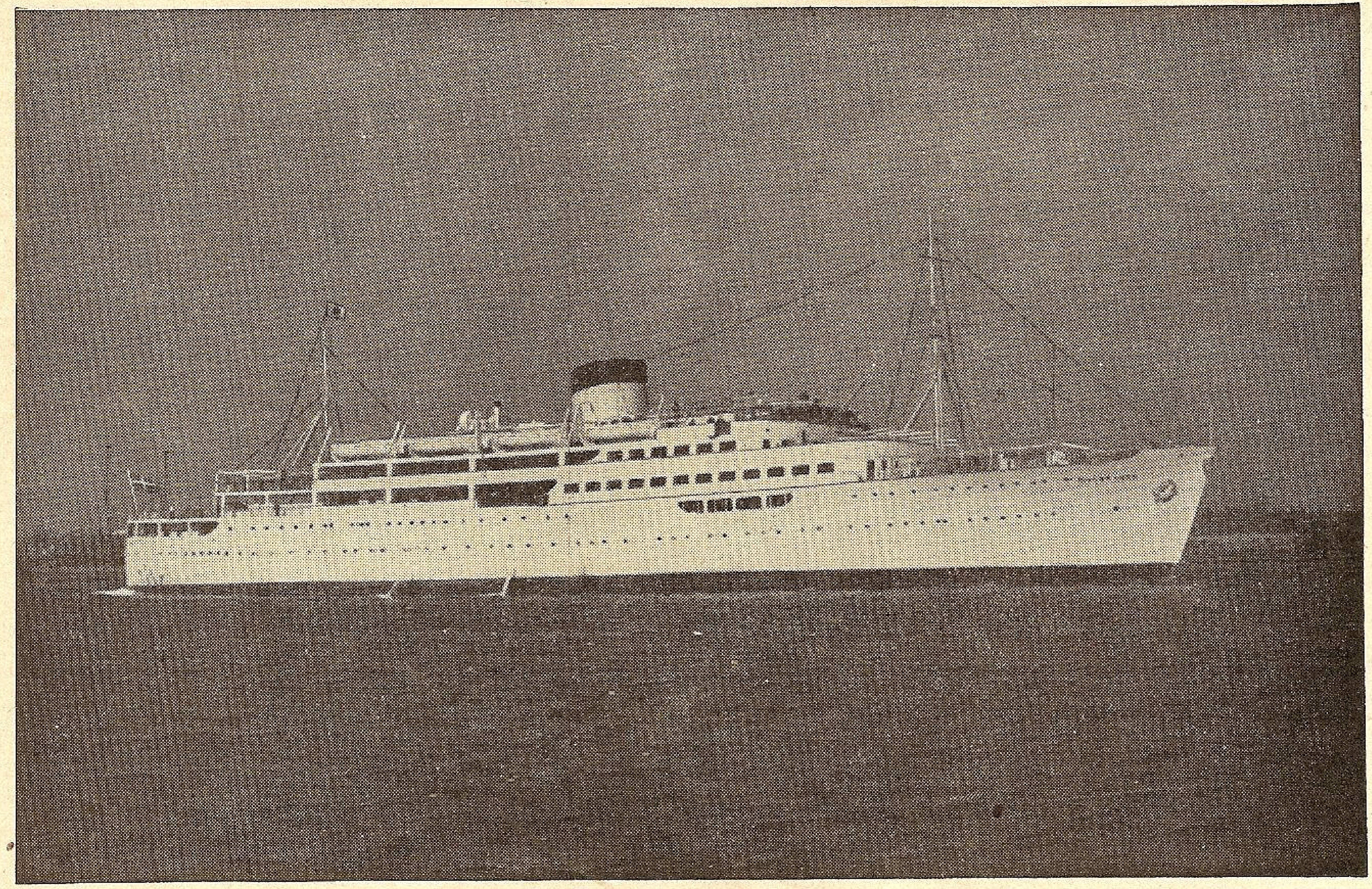
3783 Thompson Buc. 200 x 350

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

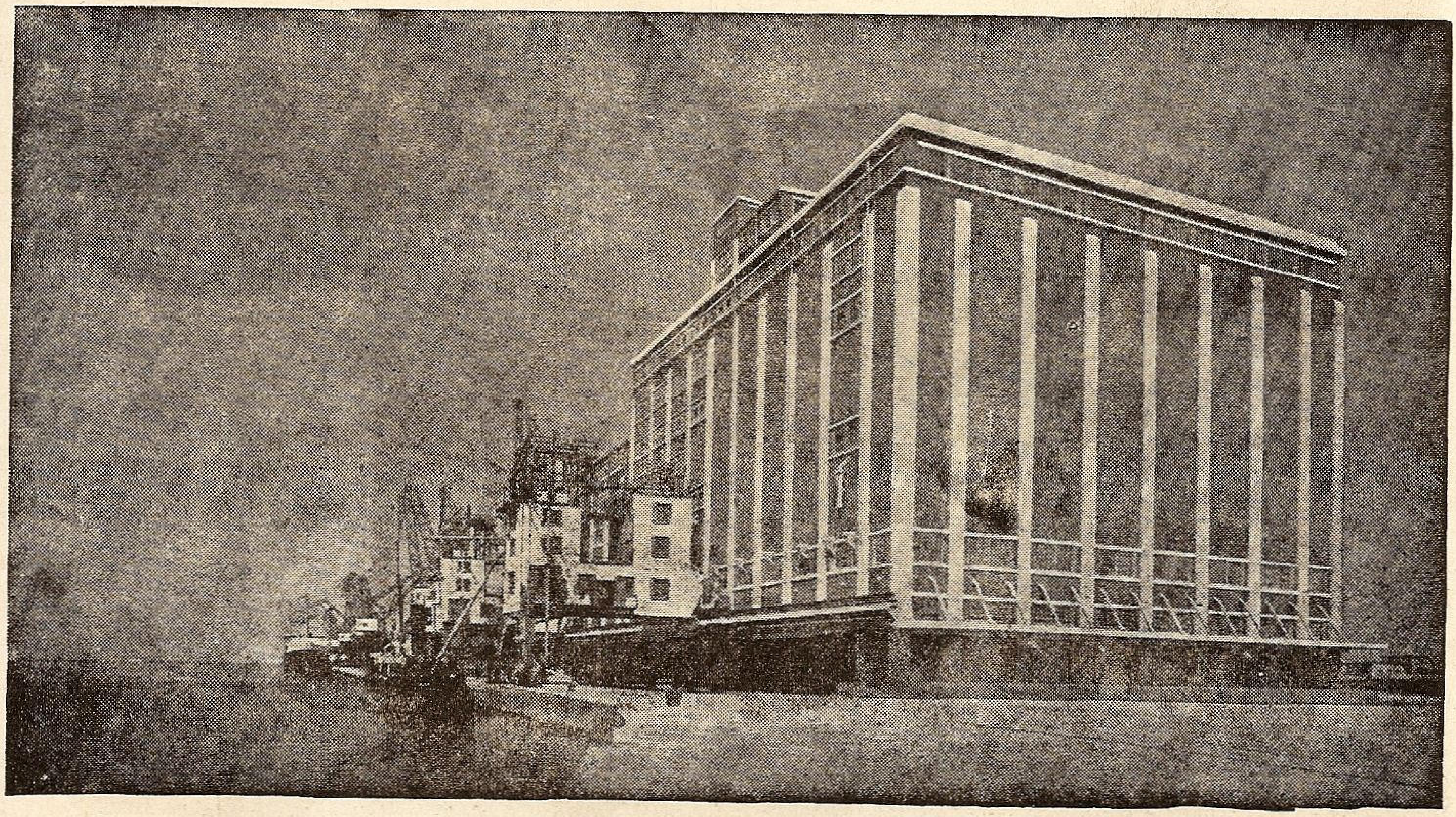
COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE AU FOST CONSTRUITE MOTO-NAVELE
„BASARABIA“ ŞI „TRANSILVANIA“

MIAG

Instalații Mecanice pentru Silozuri și Incărcare



In baza rezultatelor obținute de către UZINELE MIAG în domeniul construcțiunei de silozuri, acestea au primit, în anul 1938, din partea guvernului argentinean însărcinarea de a executa cea mai mare parte a unui nou sistem de Silozuri naționale. In afară de uriașele silozuri în Rosario de Nord, Diamante și Concepcion del Uruguay, Uzinele „MIAG" mai livrează și instalațiunile pentru un nou mare siloz în Buenos Aires, cel mai modern și totodată unul dintre cele mai mari silozuri de cereale din lume.

O deosebită dovadă a capacităței de producție a Uzinelor **„MIAG"** rezultă și din faptul că numără aproape în lumea întreagă mulți clienți, care predau spre executare Uzinelor **„MIAG"** toate comenzile și cari la reînoirea comenzilor sau la elaborarea unui plan de construcțiuni suplimentare recurg totdeauna numai la **„MIAG"**.

In afara livrărilor destinate Argentinei, Uzinele **„MIAG"** au executat, printre altele, instalațiunile de mașini pentru sistemul de Silozuri ale Turciei, la Haidar Pascha, Balikesir, Ankara, Konya, Derince, Orman-Ciftiligi, Polatli, Afyon și Yorkoy. Aceste construcțiuni de silozuri sunt cuprinse în prima treime a tranșei din considerabilul program al Silozurilor elaborat de guvernul turc iar aceste construcțiuni de Silozuri ale primei părți din program, au fost efectuate — numai cu două excepțiuni — de către Uzinele **„MIAG"**.

Tot Uzinelor **„MIAG"** li se datorește și construcțiunea silozurilor Italiene pentru cereale, care le-a pus, mașinalmente, complect la punct. Ultima din aceste instalații mecanice (Triest) (vezi clișeul de mai sus) a fost pusă în funcțiune în 1937 și predată organelor inginerești de recepție spre cea mai deplină satisfacțiune a acestora.

In țările scandinave, în Polonia, Ungaria, Lituania, Irlanda, Belgia, Franța și coloniile franceze precum și în Rusia, pretutindeni sunt înmagazinate recoltele cerealelor în silozurile construite de Uzinele **„MIAG"** și astfel asigurate până la o expediție mai departe sau consumațiune proprie.

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU ROMÂNIA:

Dr. N. FINTA & Ing. E. TOTH ✱

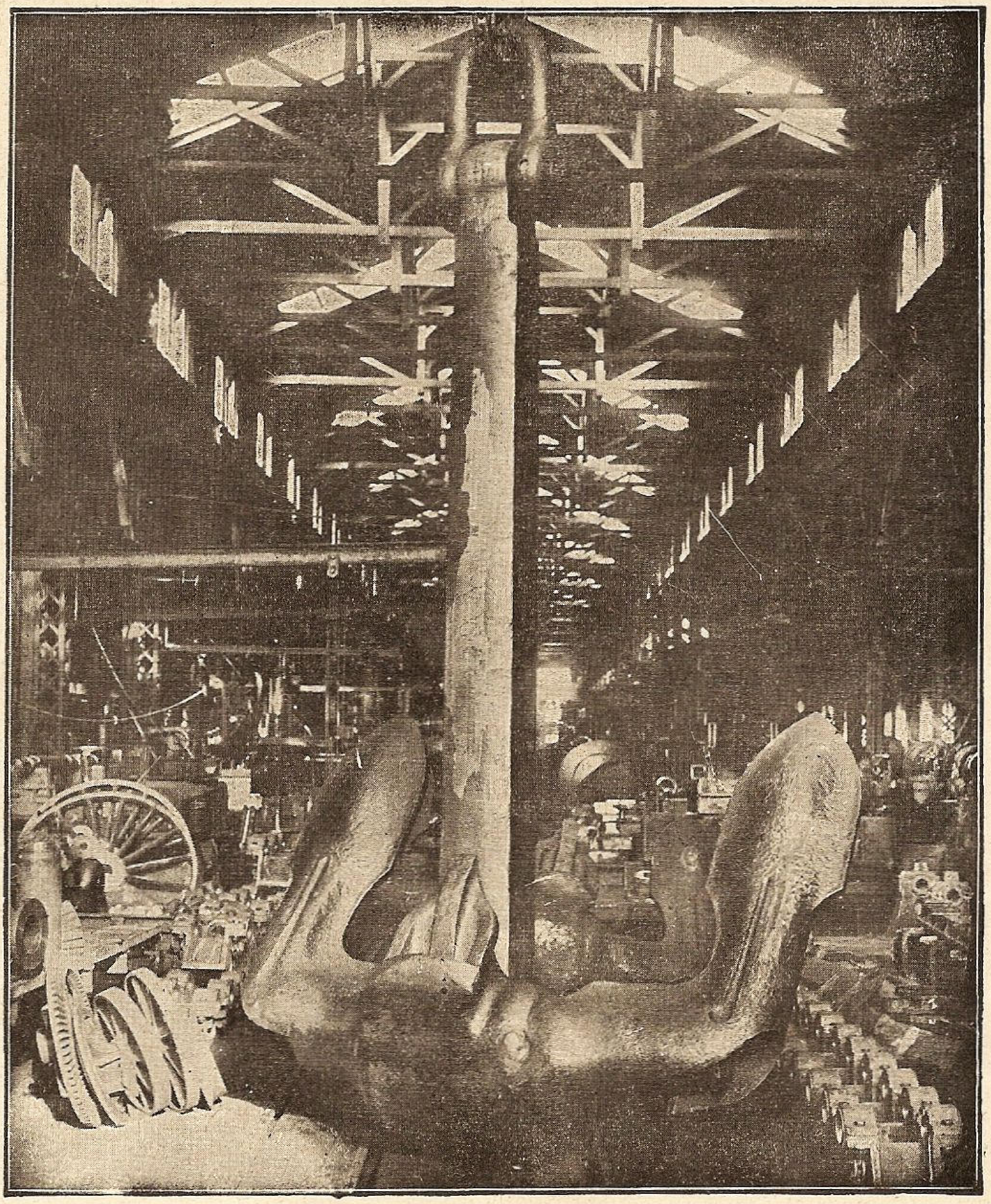
BUCUREȘTI
STRADA CAROL No. 52
TELEFON 3-02-41

„REŞIŢA", S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ★ 2.64.70

LOCOMOTIVE

Aparate de forme ★ Maşini agricole ★ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ★ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.



OŢELURI: ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse I şi U, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc. MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI, poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect. ★ MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS ★ LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN. ★ MATERIALE REFRACTARE ★ FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITATI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

SULZER FRERES

S. A.

BUCUREŞTI III, STRADA D. A. STURDZA No. 17

Motoare Diesel	Incălziri centrale
Pompe centrifugale	Incălziri prin radiaţiune
Ventilatoare	Condiţionarea aerului
Instalaţiuni frigorifice	Uscătorii
Fabrică de ghiaţă	Recuperaţiuni de căldură
Turbine cu aburi	Instalaţiuni sanitare
Cazane cu aburi	Abatoare complete

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

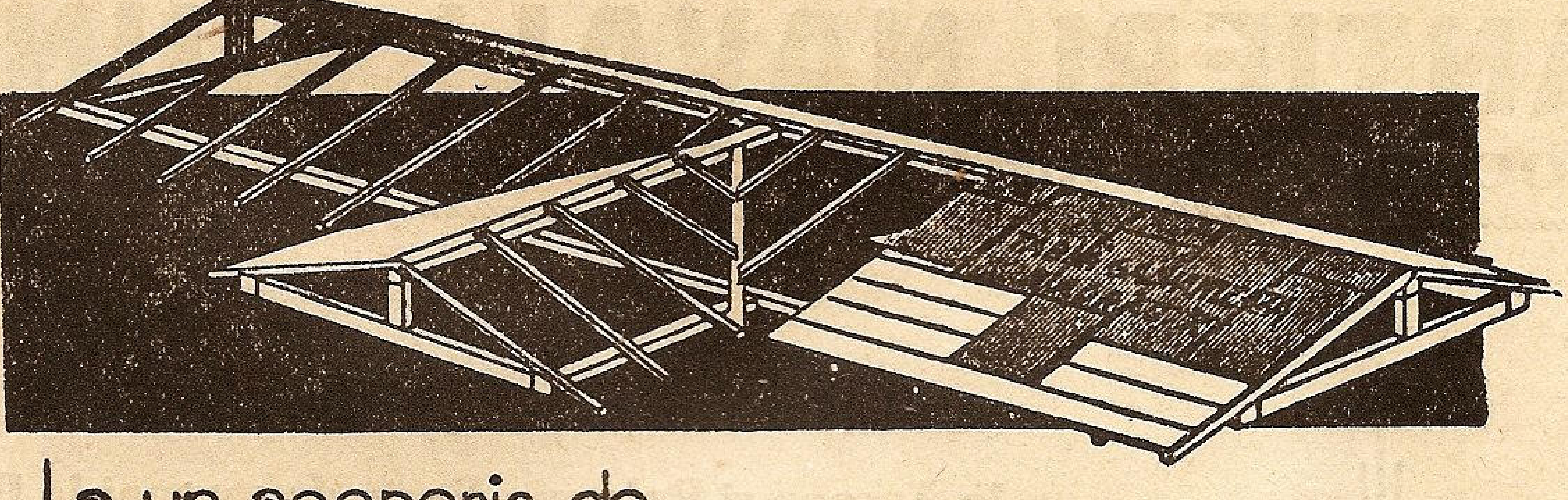
BENZINA	PACURA
LAMPANT	COCS
MOTORINA	ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

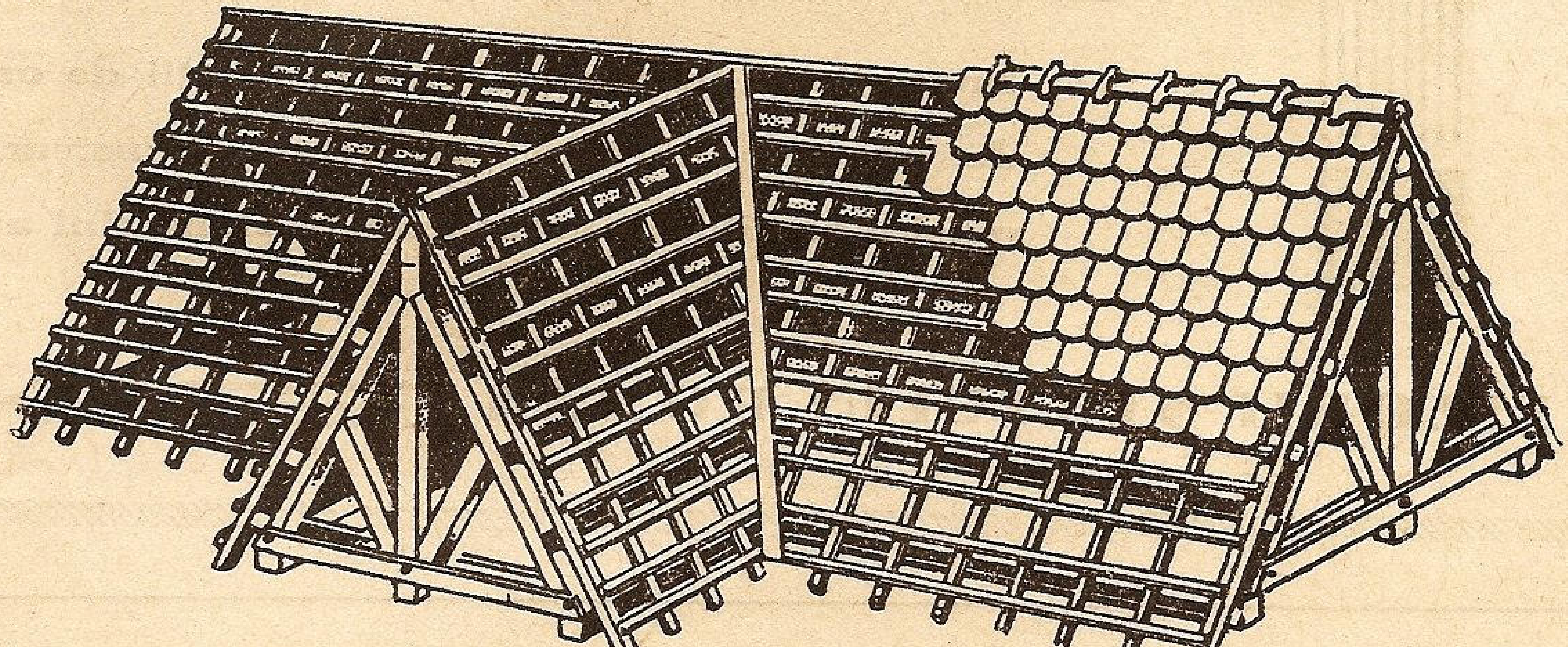
BUCUREŞTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09



La un acoperiş de

tablă galvanizată

necesitaţi numai *o treime din lemnărie...*



...faţă de oricare alt fel de acoperiş

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ poţi coborâ panta de inclinaţie până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiş, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafaţă de acoperire cu mult mai mare (50°/₀—100°/₀ mai mare) şi o construcţie din lemn sub acoperiş incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor şi când lemnăria s'a scumpit cu 70—80°/₀ vă puteţi da seama ce însemnează, o întrebuinţare suplimenrară de material lemnos.

Dacă şi până acum un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, faţă de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a ţiglei faţă de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *şi suprafaţa mărită până la de două ori la oricare acoperiş faţă de acoperişul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiş de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcţii (ziduri, fundaţii, etc.)*

Greutatea acoperişului de ŢIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Ţiglă	53.850 „
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperişului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiş de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — CHILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1938 —

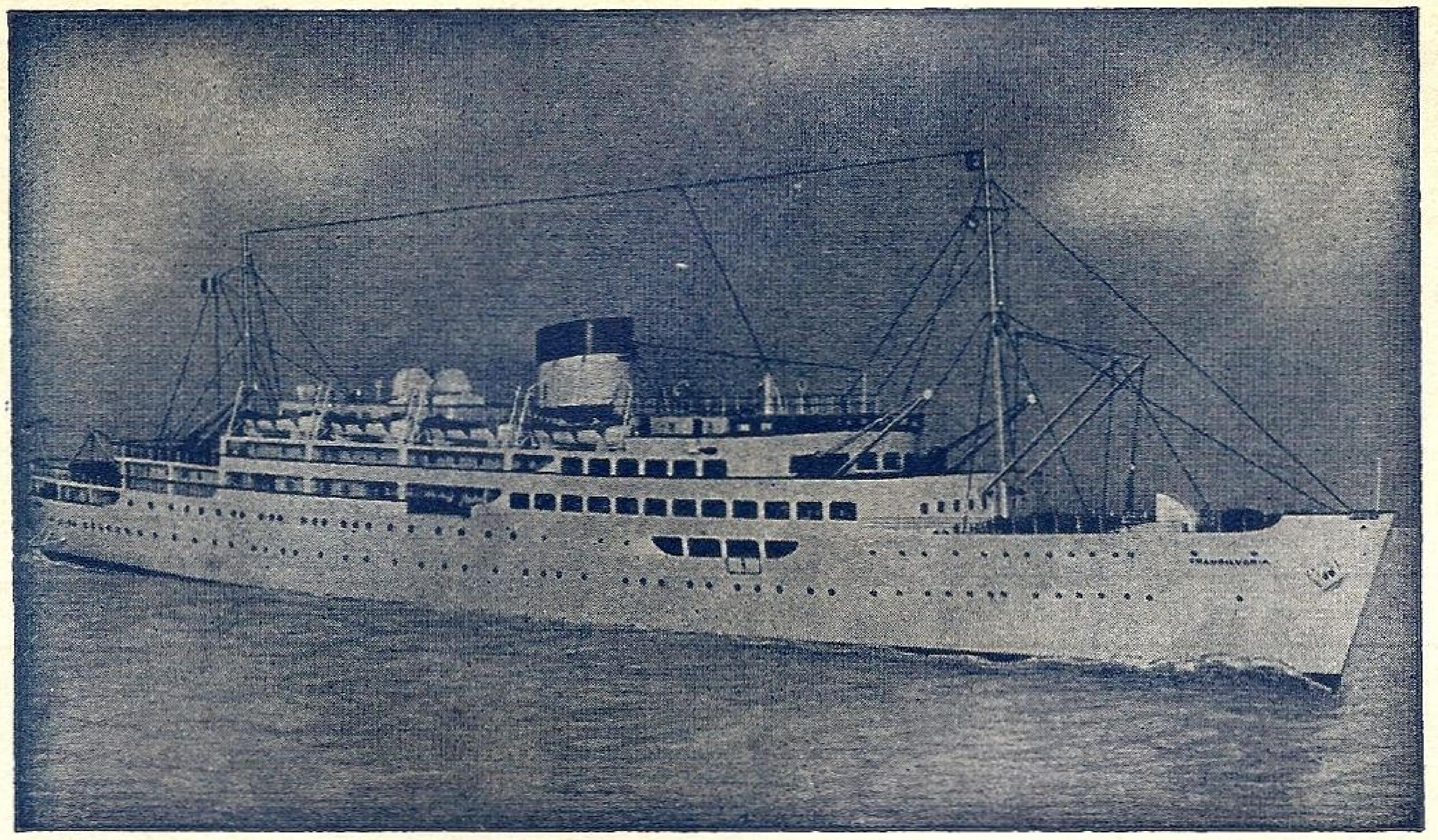
Zilnic	12.30 pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30 sos.		pl.	6.30	„
„	20.15 pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20 pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	22.50 pl.	ISSACCEA . . .	pl.	0.30	„
„	0.40 pl.	TULCEA	pl.	22.15	„
„	3.00 pl.	ISMAIL	pl.	19.15	„
„	5.40 pl.	KILIA NOUA . . .	pl.	15.10	„
		CHILIA VECHE .	pl.	14.00	„
		PERIPRAVA . . .	pl.	12.30	„
„	7.00 sos.	VALCOV	pl.	12.15	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 18.53 La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7.05 şi soseşte în Bucureşti la ora 13.35

— Vapoarele S. R. D sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

Turcia, Grecia, Egipt,
Palestina și Siria

cu vapoarele:

DACIA, ROMANIA ŞI
REGELE CAROL I

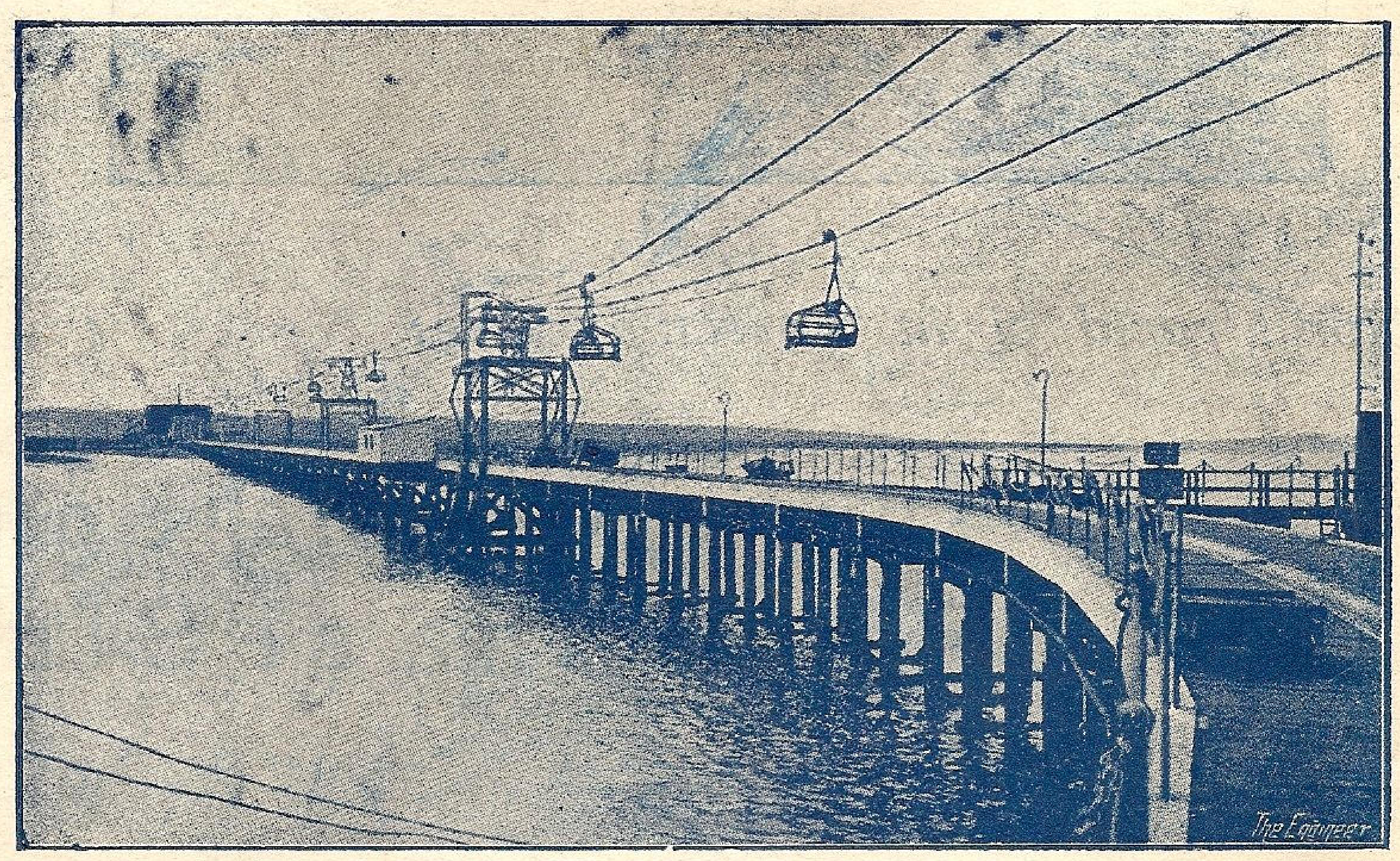
INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE
● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

FUNICULARE

AERIENE

sistemul de transport
pentru care nu există nici un obstacol.



Funicular pentru transportul butoaielor cu produse petrolifere la vapor.

ANGLIA S.A.R., PLOEŞTI

NUMAI CALITATEA ESTE
ADEVĂRATA ECONOMIE

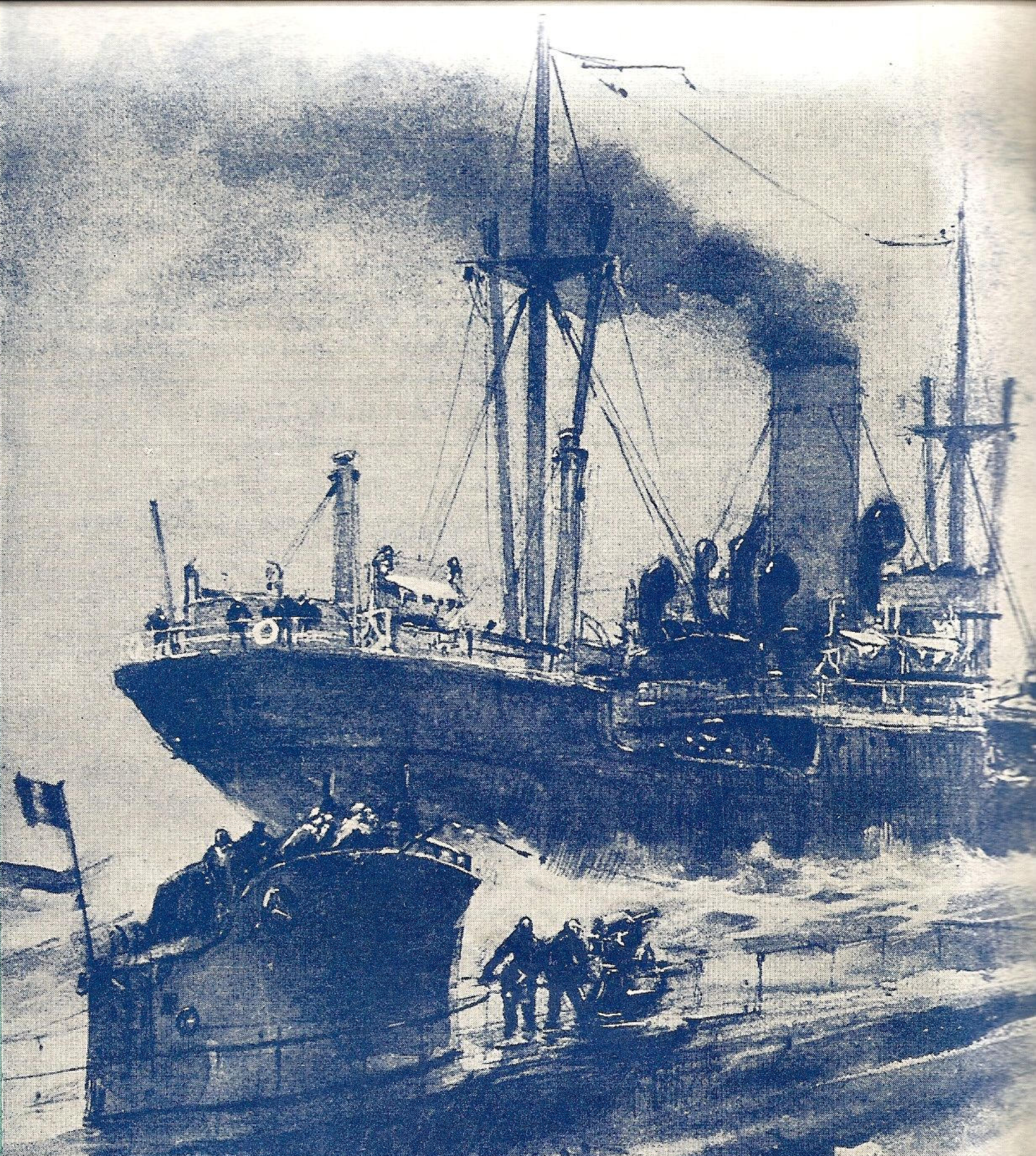
INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
ERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

> „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
> (M KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
C-dor A. NEGULESCU



UN SUBMARIN ESCORTÂND UN VAPOR CAPTURAT.

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul IX — No. 5 Mai 1940

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 5

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMANE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Mai 1940

CUPRINSUL:

Contr'amiral C. Negru: Să ne îndreptăm privirile spre mare . . . . pag. 141
S. Preajbă: Jean Bart . . . . „ 142
Ing. Al. Lupaşcu: Cu Nelson la Trafalgar . . . . „ 144
C-dor August Roman: Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" . . . . „ 148
G. Santină: Amintiri de pe Bricul „Mircea" . . „ 151
Cronicar: Războiul Marin . . . . „ 153
* * * Glasul presei . . . . „ 158
Gallia Tudor şi Dinu Soare: Versuri . . . . . . „ 161
* * * Din toată lumea . . . . „ 162
Informaţii din ţară . . . . „ 163
Ştiri din străinătate . . . . „ 172

Supliment: Marea Noastră pentru tineret, Nr. 12.

Fiind broşat aparte, poate fi scos cu uşurinţă de cei care doresc a-l lega separat.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 1000	DEPOZITUL GENERAL PENTRU LIBRĂRII LA:
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400	„OFICIUL DE LIBRĂRIE"
Pentru străinătate preţul dublu	Bucureşti Str. Carol, 26

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari; 120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membri ai L. N. R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor:

Articole originale .	300 lei	pagina
Compilări, recenzii	150 „	„
Traduceri	100 „	„

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREȘTI

NAVIGAȚIE

S. M. R.: 20% individual și 40% în grupuri de cel puțin 20.
S. R. D.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puțin 20.
N. F. R.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puțin 20.

SPORT, BASINURI ȘI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand*, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviței 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puțu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIȘOIU" (șosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, librărie și papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R.
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societății Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărți și articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operațiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obișnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialități 25% rețete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% rețete 5% specialități.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie și droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREȚU *Regala 16* 10%.
FRAȚII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detașate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porțelanuri și sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălțăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetași, automobile și trăsuri. *Calea Moșilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Șelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLȚĂMINTE

CISMĂRIA STUDENȚILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

Convocare

Membrii Ligii Navale Române sunt convocați la Adunarea generală extraordinară pentru ziua de 5 Mai 1940 orele 10 la Cercul Militar din București, când se va desbate următoarea

Ordine de zi:

1. Modificarea statutelor spre a fi de acord cu legea înființării Ministerului Aerului și Marinei.

Vice Președinte, *Secretar General,*
C. Amiral-Adjutant N. PĂIȘ **Comandor A. NEGULESCU**

Convocare

Membrii Ligii Navale Române sunt convocați la Adunarea generală ordinară pentru ziua de 5 Ma 1940 orele 11 la Cercul Militar din București, când se va desbate următoarea

Ordine de zi:

1. Comunicarea alegerei ca Vice-Președinte al L. N. R. a d. C. Amiral Adjutant N. Păiș.
2. Darea de seamă a activității L. N. R. pe anul 1939.
3. Raportul d-lor cenzori asupra gestiunii pe anul 1939.
4. Contul de gestiune și descărcarea comitetului central și consiliului de direcție L. N. R. pe exercițiul bugetar 1939.
5. Aprobarea proectului de buget pe 1940/41.
6. Fixarea cotelor filialelor L. N. R. din țară, pe anul 1941.
7. Fixarea cotizațiilor membrilor Ligii pe anul 1941.
8. Alegerea cenzorilor și supleanților pe un an.
9. Cooptări de membri în comitetul central.
10. Proclamarea ca membru de onoare a d-lui Consilier Regal Gh. Tătărescu, primministru.
11. Propuneri (dacă sunt depuse cu cel puțin 10 zile mai înainte).

Vice Președinte, *Secretar General,*
C. Amiral-Adjutant N. PĂIȘ **Comandor A. NEGULESCU**

BAZARGIC

HAINĂRIE ŞI GALANTERIE — LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza.* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere

TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26,* oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.

D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109,* oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.

D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51,* oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.

D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, *Str. Regală 106,* oefră articole de cofetărie cu reducere de 10%.

D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea",* oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.

D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale,* oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.

D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199,* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.

D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42,* se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CHIŞINAU

CASAPIAN, Magazin de Manuf. „Lafayette şi Kaukoz", Bulev. Reg. Carol II, Nr. 104, 5%.

DIACONESCU D-TRU, Farmacia „Diaconescu", Bulev. Reg. Carol II, Nr. 67, 10% şi 40% pentru prep. propriet.

GOREŞTI I., Magazin de galanterie „Goreşti", Bulev. Reg. Carol II, Nr. 102, 5%.

MECU GH. GEORGESCU, Librăria „Cartea Românească", Bulev. Reg. Carol II, 5%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%,* la cărţile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7:* rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *St: Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17:* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

LIGA NAVALĂ ROMÂNA

BUCUREŞTI I, STR. SPIRU HARET Nr. 6 — TELEFON: 3-49-08

Subsemnatul.. în vârstă de.................. ani şi cu locuinţa în

str.. Nr............. din comuna................................... judeţul..................

declar că mă înscriu din toată inima ca membru ¹).. în Liga Navală Română cu o

cotizaţie de ²).. lei anual, socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeaţă)...

¹) Major sau junior.

²) *Cotizaţia membrilor majori este:*

240 lei anual pentru cei cu salarii sau venituri peste 3000 lei lunar

120 „ „ „ „ „ „ „ sub „ „

Cotizaţia *membrilor juniori,* străjeri şi premilitari, este de 24 lei anual.

Membrii majori primesc GRATUIT ambele reviste lunare; membrii juniori primesc numai „Marea noastră pentru Tineret". Dacă doresc a le primi pe amândouă, cotizaţia va fi cea de 120 lei anual.

Pentru cei din familia membrilor, cotizaţia este de 60 lei anual, fără a primi revista. ● La înscriere mai plătesc: membrii majori 80 lei, cei juniori 30 lei pentru carnet, insignă şi statut, adăogând şi o fotografie.

BON

pentru participare
la concursul XI

Sunt / Nu sunt membru

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi.
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10% 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%)

INCĂLŢAMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10 % radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL". *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu	„	60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S.	„	10
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel	„	12
Marina Regală de R. Ciocârdel	..	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu .	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . .	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noulle dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . .	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Femee-Soldat de Jeana Col. Fodoreanu	„	50
Mandatul Agentului de Navigaţie de C. Tonegaru .	„	30
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu	„	5
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu	„	100
Volumul legat	„	120
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru	„	12
Insigna L. N. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. pentru membri minori	„	25
Trofee pentru şapcă	„	200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„	120
Flamura L. N .R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„	150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„	300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 1 m.)	„	1000
Baston port flamură elegant	„	580

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	La prefectura judeţului
2. Brăila	General Avramescu	La grupul nav. grănic.
3. Braşov	General I. Carlaonţ	La corpul de armată
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La comenduirea pieţei.
5. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	La Cercul Militar
6. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	Str. Simion Murafa, 22
7. Chişinău	G-ral I. Carlaonţ	La comenduirea pieţei
8. Cluj	Col. Manole Enescu	Str. Şincai 1 (Uzina electrică).
9. Constanţa	C.-Amiral Schmidt Victor	La Hotel Carol
10. Corabia (Romanaţi)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
11. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
12. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	La primăria comunei
13. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
14. Falciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
15. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
16. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
17. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
18. Stălineşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
19. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
20. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Cerealelor, 4
21. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
22. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	La comand. garnizoanei
23. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
24. Ismail	Col. Petre Jinga	La căpit. portului Ismail
25. Piatra-Neamţ	Lt.-col. Eugen Hociung	La prefectura judeţului
26. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
27. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
28. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
29. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
30. Silistra	Avocat Mircea Costopol	Str. Sf. Petru şi Pavel, 6
31. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
32. Soroca	Maior A. Ursu	La leg. jandarmi
33. Sulina	C-dor ing. Adam Jijie	La cercul marinei
34. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	La comand. garnizoanei
35. Tg. Mureş	G-ral Georgescu-Pion	La comand. diviziei
36. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	La comand. garnizoanei
37. Tulcea	Lt.-col. V Raţă	La Cercul Militar
38. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
39. T. Severin	V. Netta	La căpitănia portului

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă“.

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 3.49.08.

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: A. G. I. R., Antigaz, Buletinul Bursei Bucureşti, Buletinul demografic al României, Buletinul Dunării Maritime, Buletinul pompierilor, Buletinul pregătirii premilitare.

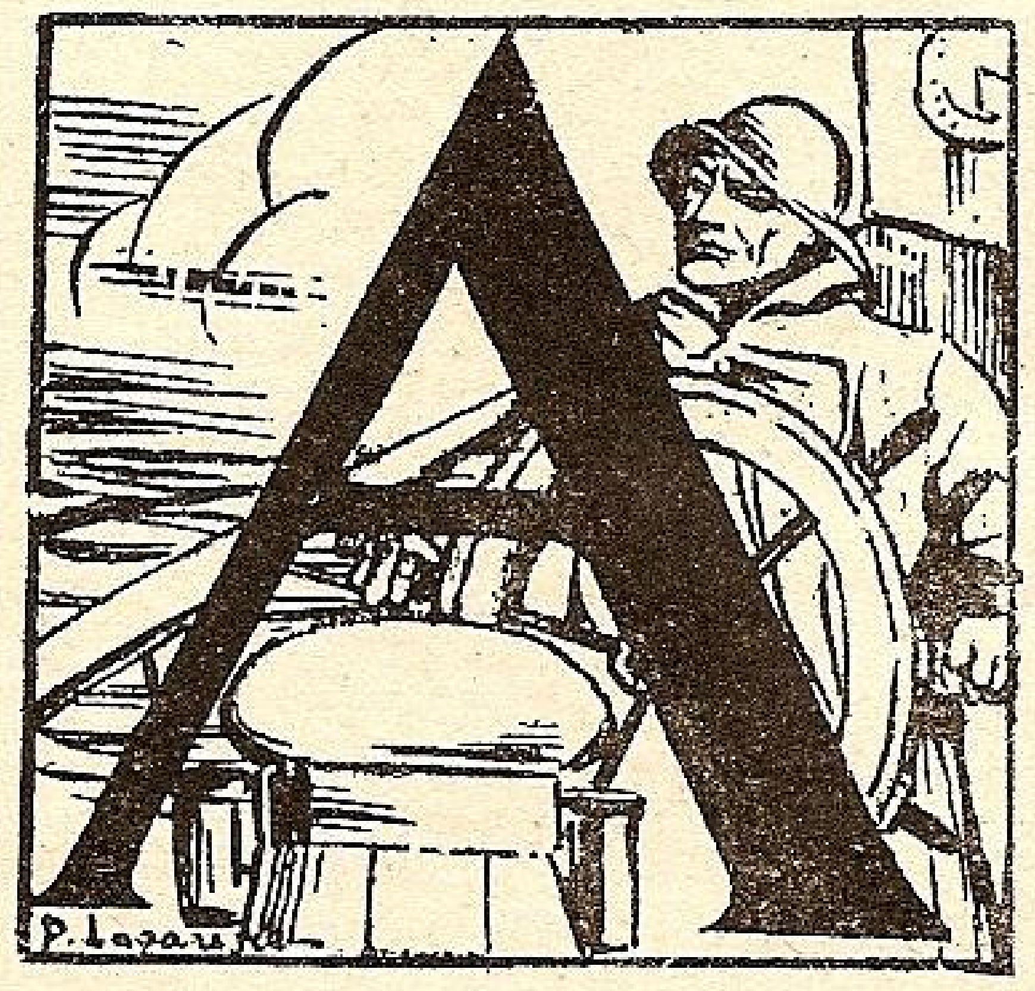
Gazete: Avântul, Gazeta Carpaţilor, Cerul Nostru, Condeiul, Focşanii, Marea, Gazeta Municipală, Progresul, Gazeta Transilvaniei, Ţara Nouă.

Reviste române şi streine: Revista aeronauticei şi marinei, Presa, Cele trei Crişuri, Corespondenţa economică, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Igiena Socială, Revista Industrială, Revista infanteriei, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Luptătorii Voluntari ,Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Muncă şi Voe Bună, Natura, Nautica (L. N. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Plaiuri Săcelene, Poşta Nouă, Răsăritul, Revue de la Lique Maritime Belge, România (revista Oficiului Naţional de Turism), România Aeriană, România Eroică, Roumanie Nouvelle, Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Revista Societăţii filatelice române, Tinerimea Română, Le Yacht, De Zee, Revista cursurilor şi conferinţelor universitare.

Liga Navală Română

MAREA NOASTRĂ No5 - MAI 1940

Să ne îndreptăm privirile spre mare



ATÂT trecutul istoric depărtat, cât și cel apropiat, arată că mărirea unui popor începe pe undele mării: pe banda de pământ de 40 km. lărgime numai, mărginită la Răsărit de munții Libanului și Antilibanului, iar la Apus de Marea Mediterană, s'a născut puterea maritimă celebră în antichitate, Fenicienii. Strânși între munți și mare ei, devin navigatorii cei mai îndrăzneți, exploatează toată Mediterana, o acoperă cu contoare și șantiere maritime, după care se avântă și în Oceanul Atlantic, pătrunzând la Sud până în Senegal, sub Hanon, iar la Nord până în insulele Britanice, ducând produsele orientului, contra metalelor ce le lipseau.

— Numai după ce Roma își creiază o puternică flotă de războí, și prin cele trei războae Punice (264—149 in. Cr.) ingenunche puterea Catarginei și o distruge, Roma începe să-și întindă dominația în Mediterana pentruca pe timpul împăratului Traian, Mediterana să ajungă un lac roman.

— Datorită strălucitelor expediții maritime ale lui Columb, Vasco de Gama, Magelan, Spania și Portugalia datoresc splendoarea la care ajunseseră către sfârșitul secolului al XV-lea. Comerțul până atunci terestru, se transformă și devine prin esență maritim, deschizându-se, prin marină, teritorii vaste și bogate.

— Veneția, puțin mai înainte, pornind dela niște „Lagune bogate în nisip și țânțari" ajunge în evul mediu stăpâna mărilor cunoscute, Genua la fel.

— Cui datorește Anglia imensul imperiu colonial, cu o populație de peste 400 milioane suflete: în Asia, India, în Africa Australă, ecuatorială și sudică, în America Dominionul Canada, în Oceania Australia cu nenumărate insule. Nu e mare sau golf în lume, unde Anglia să nu aibă un interes comercial de apărat, ori militar de stăpânit, prin marea ei flotă de războí și imensa marină comercială, și unde ea să nu fie prezentă. Nu e insulă stâncoasă, sau vre'o peninsulă cu oarecare importanță, pe care să nu fâlfâe drapelul englez. Iar marele drum de apă, între metropolă și Extremul Orient, cu cele trei mari porți: Gibraltarul, Suezul, Aden, și ale căror chei tot Anglia le deține și tot în veghea marinei engleze stau.

— Imperiul colonial francez, care stăpânește 100 milioane locuitori: în Africa, Asia, Oceania, tot prin marină a fost cucerit și prin ea stă legat de republică.

— Olanda, datorește marinei ceeace a cucerit și stăpânește în cuprinsul coloniilor ei, cu o populație de 4 ori populația micului regat, și-și trage necesarul vieții, pe care nu-l are în hotarele ei; și tot marinei datorește ea marea importanță a activității ei negustorești pe mare.

— Iar recent de tot, Japonia, nu devine o putere mâna întâia decât după ce se avântă pe mare.

Trecând la noi, dacă muntele a fost leagănul și adăpostul care a scăpat ființa etnică a poporului nostru, iar plaiurile și câmpiile ne-au dat existența fizică; în prezent, și în viitor mai cu seamă, marea trebuie să fie elementul care să cheltuiască o parte din energia poporului nostru, mare, pe care trebuie s'o privim și s'o cultivăm cu aceiași dragoste cu care cultivăm pământul, de care românul e atât de legat; căci marea este drumul care ne apropie și ne unește de popoarele cele mai depărtate, și ne face posibil schimbul produselor noastre, schimb care, cel puțin de aci înainte, trebuie făcut cu mijloace proprii românești. Exemplul ce dau aci, ne arată marea importanță a marinei pentru țara noastră, care, după întregirea etnică are fericirea de a putea să respire prin gurile celui mai important fluviu din Europa, și printr'un plămân maritim de peste 400 km. Trimitem peste granița anual 5-6 milioane tone diverse produse petrolifere al căror transport, evaluat la valuta de azi, însumează 6 milioane lire, cel puțin, adică 6 miliarde lei, bani care intră în pungi străine, transportul produselor făcându-se, aproape în total, cu vase străine. Iar în 1939 au ieșit prin Dunăre pe 266 vapoare străine, 1.400.000 tone mărfuri diferite, din care numai 14% au fost transportate cu vapoare românești, ceeace face alte 1.400.000 lire, adică circa 1 miliard și jumătate lei. Această flotă de transport țara noastră ar putea-o avea prin puterile ei financiare în timp de 10 ani.

— Grecii nu trăesc atât din lămâiele și stafidele pământului lor; norvegienii din brazii munților, nici olandezii din cepele câmpiilor cu zambile pe care le cultivă cu sârguință și dragoste, cât din cărăușia flotelor lor de comerț.

Dar în afară de interesul material care ne cheamă să ne îndreptăm ochii spre mare, Marea mai poate fi pentru noi o școală a datoriei desinteresate, căci numai Marea desvoltă și leagă într'un sentiment de frățietate pe cei ce-și trăesc viața în singurătatea și izolarea vieții pe mare. Marea e o comoară plină de bogății materiale și sufletești, dar pe care trebuie s'o brăzdăm ca să tragem din ea foloasele ce ne poate da, după cum brăzdăm țarina ca să ne dea bogăția ei. Marea, oferă celui care trăește pe ea aspecte mărețe, atât când e liniștită, cât și când e furioasă. Viața pe mare îți odihnește spiritul, ca un loc retras și liniștit de odihnă, mintea cea mai puțin cuprinzătoare se ascute în viața de mare; idei nouă se nasc în minte, datorită nouilor orizonturi pe care Marea ni le înfățișează, în timpul vieții pe ea.

Poporul nostru trebuie să înceapă să iasă din „faza continentală", cum atât de adevărat arată d-l profesor Mehedinți, „legat numai de glie ca râmele și melcii", și să intrăm în „faza maritimă", și această concepție trebuie injectată tineretului nostru, pe umerii căruia se reazemă viitorul țării, și să se înscrie ca un crez în mintea și activitatea celor ce conduc barca Statului.

Contr'amiral C. NEGRU

JEAN BART

(Comandor EUGEN P. BOTEZ)

— Cugetări — poveţe inedite —

Implinindu-se şapte ani dela moartea comandorului Eugen P. Botez (ca scriitor Jean Bart) l-am avut mai prezent, ca oricând, pe acel care reprezenta mai concret marinarul de rassă şi omul de elită al societăţii şi generaţiei din ultimele decenii.

Ca unul ce l-am cunoscut, socotesc, ca primă datorie a conştiinţei faţă de el, să-l înfăţişăm, aci, şi generaţiilor de astăzi.

Cu ocazia acestei comemorări, am recitit numărul special închinat lui, publicat de această revistă înfiinţată de el, intitulat „LA MOARTEA LUI JEAN BART“[1], şi încă ce au mai scris alţii, în diferite ziare, despre el.

Din toate aceste fragmente s'a reîntregit, schematic, viaţa lui, din nou. Figura lui prietenoasă ne-a luminat amintirea.

Din anii adolescenţii şi până'n ultimii ani ai vieţii lui, Eugen Botez a fost şi a rămas acelaş suflet curat, larg şi generos, om de caracter, spirit de elită, iubitor al nevoiaşilor şi sprijinitor al culturii poporului.

Acei apropiaţi ai lui l-au înţeles încă depe băncile şcolii: adolescentul Eugen Botez e receptiv ideilor epocii, care înflăcărează tineretul pentru o lume imaginară mai bună; din Iaşii lui Eminescu şi Creangă, unde îşi petrecuse anii copilăritului, el desprinde sensibilitatea către meditare, observare şi impresionism, pe care le trece apoi prin reflexul citirilor îndelungate.

Incepe să aibă o notă şi atitudine personală, încă de timpuriu.

In acel prim an, al întâei cunoştinţe, la şcoala militară comună tuturor armelor, din dealul Spirii din Bucureşti, numele lui e purtat, pe buze, de tinerii lui camarazi.

Citesc articole publicate în MUNCA LITERARĂ ŞI ŞTIINŢIFICĂ şi în LUMEA NOUĂ, semnate cu numele „DELA TROTUŞ“, care e întâiul pseudonim, întrebuinţat de Eugen Botez, în publicistică.

Această predispoziţiune de a scrie în anumite reviste, cu anumit program doctrinar-social, îi descopere fondul său şi structura sa sufletească, pe care le va păstra, curate, întreaga viaţă.

Incă de atunci e preocupat de marea massă anonimă a poporului, pe care o vrea să fie mai luminată şi mai bine înstărită.

Deşi încă de copil şi adolescent, îmbracă uniforma şcolilor militare dela Iaşi şi Bucureşti, apoi ca tânăr poartă haina neagră a ofiţerului marinar, fiind impus la o disciplină riguroasă, cerută de greaua misiune a naviganţilor pe ape; totuşi, el îşi păstrează nealterat fondul său sufletesc, generos şi cald, iar spiritul îşi adânceşte predispoziţiunea în poezie, visare şi contemplaţiune.

Liniştea aparentă depe întinsul apelor, caşi volbura din străfundul valurilor etern mişcătoare, îi dau nostalgii şi neastâmpăr, cu orizonturi de cercetări care nu se pot topi decât în setea nesfârşită de a-şi nota tot ce vede şi simte.

Jean Bart

Continuu, din tinereţe şi până la maturitate, e în căutări cu răspunsuri şi rezolvări a problemelor în legătură cu drepturile istorice ale apelor româneşti şi cu adâncirea sufletului omenesc — urmăreşte să le cunoască şi să le găsească deslegări spre folosul ţării şi al semenilor săi, conaţionali.

Oriunde e chemat să-şi spună cuvântul şi să-şi dovedească experienţa culeasă în anii marinăriei, se şi grăbeşte să răspundă la apel.

Acelaş, în tripla personalitate, ca *om*, ca *marinar*, sau ca *scriitor*, corespunde perfect, identic, fără nicio diferenţiere ,în fondul, cultura, realizarea şi dăruirea cu care natura, educaţia şi cariera sa l-au înzestrat şi perfecţionat.

Rar se poate întâlni o asemenea egalitate de însuşiri sufleteşti — morale ca la Jean Bart.

Ca *scriitor*, în toate realizările sale artistice, a fost preocupat de acelaş fond serios, moral-educativ; ca *marinar*, a adus reale contribuţiuni în problemele de specialitate; iar ca *om*, a cultivat prietenia, cinstea, munca şi practica pentru binele obştesc. Indeosebi a ajutat mult pe cei nevoiaşi, pe oropsiţi, nenorociţi şi pe cei izbiţi de soartă nemiloasă.

*

Spre exemplificare, vom reproduce, mai jos, o pagină din cugetările lui Jean Bart, care nu se găseşte publicată în niciuna din scrierile sale:

„Oricât te-ar îndepărta soarta de satul tău, nu'l pierde din vedere. O legătură sfântă te îndeamnă a lucra pentru ridicarea lui — sunt fraţii tăi rămaşi acolo.

Ca în pelerinaj, în fiecare an, revino de unde ai fost plecat şi înscrie, cu pietate, trecerea ta, c'o nouă faptă bună de interes obştesc.

---

[1] V. supliment la nr. 6, pe Iunie 1933.

Dacă nu poți clădi biserici, spitale și case de cultură, poți face o fântână sau plantă un pom, poți da oricând o mână de ajutor nevoiașului, văduvei și orfanului, poți împărți cărți bune la cei rămași în urmă, în lumea copilăriei tale. Leagă-ți numele de locul obârșiei tale; aruncă, prin pilde, sământa binelui în petecul de pământ pe care ai deschis ochii și nu'l uita până în ceasul când vei închide ochii — e prima ta datorie.

Fiecare om, pe lângă profesiunea care'l hrănește, mai are una, aceea de cetățean. Invață și profesează-o. Că izolat nu poți trăi în mijlocul semenilor tăi. Nu ești decât o părticică dintr'un tot. Și animalele trăesc în societate. Deosebirea e că societatea lor rămâne staționară, iar societatea omenească se perfecționează.

Nu privi cu nepăsare la drepturile și datoriile cetățenești, ca să nu te plângi, mai târziu, că a rămas cârma în mâna celor răi.

Dacă cei buni se dau în lături, fatal se deschide drum larg celor răi. Rezistă, fără teamă, unei opinii publice greșite, asta înseamnă a mări respectul persoanei tale. Fă-ți datoria din conștiință, nu din interes.

In orice împrejurare politică sau socială să ai în vedere că dreptatea este suprema lege — este adevărul în acțiune. O nedreptate, făcută unuia, este o amenințare pentru toți. Chiar când te așteaptă suferința, să ai tăria de a spune adevărul și către cei cărora nu le-ar conveni.

O societate nu pierde decât atunci când nu cunoaște adevărul sau îl desconsideră.

Cetățenii conștienți trebue să lupte pentru apărarea patriei.

Numai dacă poți să te stăpânești pe tine însuți, ai dreptul să conduci pe alții.

Nu uita că mânia este cel mai rău sfătuitor. Adesea te poți ridica iertând. Un semn de bunătate, făcut când trebue, mișcă și pe cel mai rău suflet.

Vorba ca și săgeata nu mai revin; observă să nu fie otrăvită, nici prea ascuțită.

Nici-o vorbă împotriva aproapelui să nu o crezi fără dovadă.

Nu te rușina că ai fost respins dela un post ce'l meriți, rușinându-te că ocupi un post pe care nu'l meriți.

Prin două căi poți ajunge în frunte: pe calea meritelor tale, sau prin prostia celorlalți.

Oricât te vei ridica, dacă nu meriți locul unde ai ajuns, nu vei putea să te menții, cu siguranță te vei prăbuși.

Pentru a aprecia gloria oamenilor mari, să le judecăm mijloacele de cari s'au servit spre a o câștiga, căci adesea gloria și reputația dobândite în dispreț se schimbă.

De calitățile tale să faci uz, nu paradă.

Ca să apreciezi valoarea unui obiect, ce posezi, presupune că l-ai pierdut.

Ajută pe aproapele tău. Dar ia aminte că și facerea de bine este azi o știință. Prin milostenie, cu inima bună, poți face, uneori, mai mult rău decât bine.

Pomana este butoi fără fund. Ajută-l pe cel căzut să se ridice pe picioare, dă-i sprijin ca să-și poată lua din nou locul în rândul pentru lupta vieții.

Dați din puținul vostru celor ce au mai puțin.

Dărnicia nu constă în a da mult, ci a da la timp.

Fii mut când dai.

Vorbește când primești.

Pilda este mai tare decât predica. Sfatul cel mai bun, dacă este urmat de un exemplu rău, nu are nici-o valoare.

Sunt exemple rele, care fac mai mult rău, în societate, decât crimele.

Nu murmura contra soartei; înfruntă fără frică sărăcia, dar luptă, ca să nu cazi în mizerie.

Sărac nu'i cel ce nu are, ci acela care nu lucrează.

Lenea ca și rugina distrug cu încetul. Prin muncă îți plătești viața.

Leneșul fură societatea și înșeală natura.

Munca scutește pe om de trei rele: plictiseala, vițiile și sărăcia.

Orice loc vei ocupa în societate, nu uita că omul sfințește locul.

Nu stima banul, nici mai mult nici mai puțin decât merită; — el este un bun servitor, dar un rău stăpân.

Lăcomia de bani duce la nedreptate și răutăți".

*

Datoria conștiincioasă ne-a impus să dăm la lumină cugetările-povețe ale lui Jean Bart, care nu sunt cunoscute de marele public, ci numai de membrii Caselor Naționale, la ședințele cărora a luat parte și el, în anul 1931[2]).

SCARLAT PREAJBĂ

---

[2]) V. „Sumarul ședințelor preliminare pentru formularea legii a III-a a Caselor Naționale", 1931.

INTREPRINDERILE METALURGICE
DUMITRU VOINA S. A. R.
Telefon 204.87 — Administrația centrală: Câmpul Moșilor Nr. 25 — București IV
FABRICĂ DE MAȘINI ȘI TURNĂTORIE
FABRICĂ DE CÂNTARE
Construcțiuni și Reparațiuni de Material Rulant
Sucursala: Brașov, Drumul Zizinului — Telefon 7—5o

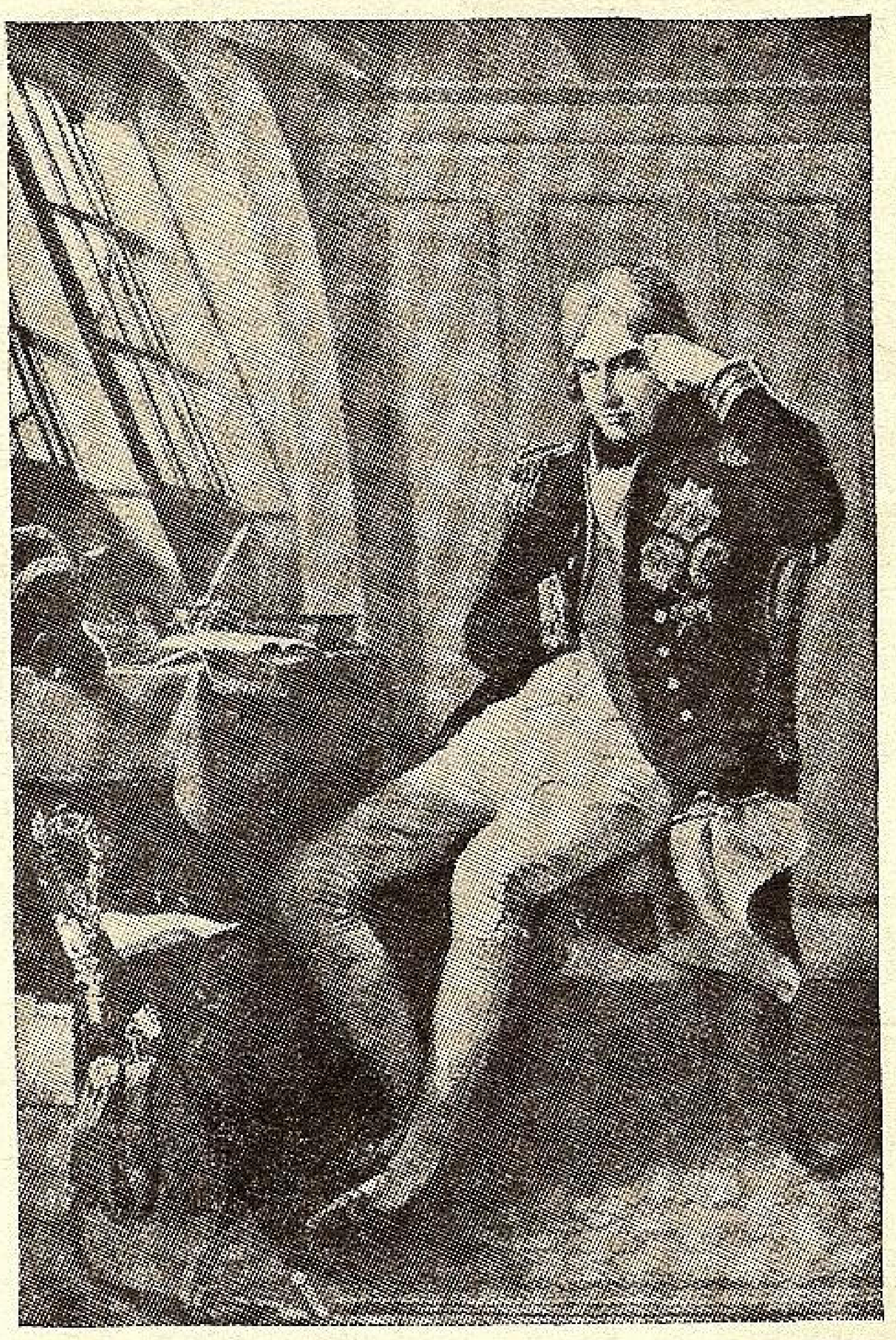
Cu Nelson la Trafalgar *)

de Ing. AL. LUPAȘCU

Trafalgar este numele unui cap de pământ stâncos, abrupt și steril, pe care coasta vestică a Spaniei, îl întinde amenințător în Atlantic, la Nord-Vest de Gibraltar.

Acei cari au călătorit pe acolo, acei cari au avut posibilitatea și curiozitatea să parcurgă dela sud la nord, toată coasta apuseană a peninsulei iberice, ne spun că în această zonă, în care apele oceanului atacă năvalnic și continuu uscatul, călătorul are apocaliptica viziune că pământul, cu toată marțialitatea și robustețea lui, va sfârși în cele din urmă prin a se lăsa mistuit de puterea valurilor furioase, înmormântând astfel cu dânsul, o biată inocentă și obosită omenire.

Fără intențiunea de a încerca să descifrez în fenomenele naturii, satisfăcătoare explicațiuni metafizice asupra misterelor ce ne învăluiesc, trebue să rețin însă ciudata fantezie pe care a avut-o de rândul acesta istoria, ca să lege numele capului de pământ amenințat și chinuit de pe coasta Spaniei, de amintirea uneia dintre cele mai impunătoare, mai eroice și mai decisive bătălii navale, din câte i-a fost dat să cunoască.



Nelson în cabina lui în ajunul marei bătălii

Să fie aceasta o simplă și banală coincidență, sau o prevestire a rezultatului luptei pe care marea, apa, elementul dinamic al naturii, îl poartă de atâta vreme cu încercatul nostru pământ?

E greu de precizat. Ceia ce e sigur însă și ceia ce țiu în mod special să vă semnalez dela început, e doar fenomenul caracteristic și destul de curios, că bătălia, despre care voiu avea cinstea să vă întrețin astăzi, exprimă în ea însăși, în fazele ei de pregătire ca și în cele finale de distrugere ale adversarului, o imagine foarte asemănătoare a acelei necontenite lupte dintre apă și uscat, pe care toți călătorii o văd desfășurându-se, de atâta vreme, atât de fantastic și de impresionant, la Capul Trafalgar.

Suntem în anul 1805. Pe tronul imperial al Franței, stă demn și temut, Napoleon I Bonaparte.

Pe tronul Franței! E puțin spus. Impăratul francezilor e în realitate un cuceritor al întregii Europe. Sabia lui nu cunoaște până acum înfrângeri. Orice dorință, orice fantezie, orice acțiune războinică, îi reușește pe deplin. De aceea Napoleon I se poate considera a fi în realitate suveranul întregii Europe continentale, un suveran dibaciu, autoritar, înțelept, dar cam prea încrezător în steaua ce-l călăuzește și prea înfeudat în convingerea că armata de uscat, poate face față oricărei primejdii ce i-ar amenința imperiul.

Despre marină, despre forța și tehnica navală, împăratul are idei foarte ciudate. Lucru până la un punct explicabil.

Napoleon are în el factură de șef, de comandant, de autoritate decisivă.

Cuvântul lui pretinde să fie ordin de imediată și riguroasă execuție.

De aceea el nu se poate obișnui cu ideea, că așa ceva fiind posibil pentru armata de uscat, nu e tot atât de posibil și pentru armata de apă.

Impăratul nu se poate familiariza cu realitatea, totuși normală, în care se găsește pus deseori un comandant marinar, acea de a afla intrepusă între dânsul și executant, o forță străină, o forță de covârșitoare importanță ,care-i poate facilita, dar și anihila, orice execuție de ordin.

Forța valurilor, furia apei, puterea vânturilor și efectele acelui nesfârșit șir de capricii ale fenomenelor naturii marine, Napoleon nu le cântărea în justa lor proporție și din această cauză el refuza să le introducă în calculele sale, cu coeficientul de importanță pe care-l aveau fiecare în realitate.

Amestecul acesta străin, nedorit și totuși hotărîtor în tehnica navigației și deci în tactica navală, împăratul nu-l putea suporta. Era ceva care-l depășea, care-l stingherea, care-l încurca în executarea planurilor sale, așa că nu trebue să ne pară bizar dacă auzim că Napoleon I, marele și genialul comandant de oaste pe care l-a cunoscut omenirea, a avut deseori soluții stângace, sau chiar total false, în legătură cu acțiunea războinică a marinei militare.

Un exemplu edificator în această afirmație, îl aduce însăși campania lui din Egipt, atunci când nevoind să țină seamă nici de valoarea marinei, ca armă de protecție și nici de obligația de a-și sincroniza planul trecerii Mediteranei, cu variațiile meteorologice obișnuite ale regiunei în care se afla, s'a găsit lăsat, la un moment dat, în prada valurilor și a vânturilor.

Dacă n'a fost găsit de adversarul care-l urmărea să-l împiedice de a-și atinge ținta, e fiindcă a avut noroc ca acesta să sosească prea târziu, atunci când trecerea armatei lui se putea considera terminată. Totuși, vasele amiralului Nelson, s'au întâlnit atunci cu câteva vase franceze și rezultatul a fost, după cum știți, dezastrul dela Abukir.

E ușor de închipuit ce catastrofă ar fi avut de înregistrat istoria, dacă forțele navale engleze, ar fi în-

---

1) Conferință ținută sub auspiciile *Ligei Navale* în aula Fundației Universitare Carol I din București, în ziua de 7 Martie 1940.

tâlnit pe întinsul mării, *toate* fregatele pe cari Napoleon își transporta trupele sale.

Este adevărat că personal, împăratul n'a condus niciodată o bătălie navală, cu alte cuvinte împăratul nu s'a găsit niciodată pus în situația presantă de a cunoaște efectul fiecărui element al naturii marine și de a-și formula singur reguli de tactică navală.

Totuși, ca șef de stat, ca organizator al întregului aparat de apărare al țării, el a fost nevoit să ia deseori măsuri și în domeniul marinăresc.

Judecat după acestea, îl găsim uneori de o excesivă prudență, după cum alte ori îl găsim de o temerară îndrăsneală.

Ori, știut este că adevăratul marinar nu trebue să fie în acțiunea lui nici fricos, dar nici trufaș. Având de luptat cu forțe care-l depășesc ca putere, navigatorul marin trebue să exprime în acțiunile lui, în gândirea lui, în soluțiile lui de fiece minut, o mare cumpăneală, un real echilibru. Numai astfel poate face față primejdiei, după cum numai astfel poate utiliza în maximă măsură, avantajiile pe care i le oferă natura.

Analizând astăzi prin prisma istoriei, concepția eronată și atitudinea stângace pe care a avut-o Napoleon I față de rolul marinei și de posibilitățile ei de a imobiliza adversarul, trebue să mărturisim în acelaș timp o legitimă surprindere, știind că pe vremea aceea exista în Franța o tradiție sănătoasă asupra rolului pe care-l avea și pe care-l are, arma de apă în ansamblul jocului tactic al unui războiu.

Nu fusese oare Richelieu acela care spusese că „fără marină nici nu se poate susține războiul și nici nu se poate beneficia de pace"?

Nu fusese tot el acela care prevăzuse că „stăpânul mării beneficiază în acelaș timp și de o mare putere pe pământ"?

Și totuși, faptele ne arată acest paradoxal adevăr, că Bonaparte, nu a acordat marinei sale decât o atenție secundară, care i-a fost impusă doar din dorința de a trece canalul Mânecei ,ca să poată lovi pe englezi la ei acasă, cu forțele lui de uscat. Atât!

* * *

In 1805, Anglia pretindea cu toată energia, să fie considerată *stăpâna mărilor*. Ea poseda un parc bogat de vase, ea poseda baze navale bine utilate și rațional dispuse, dar mai presus de aceste instrumente, ea număra un personal educat și experimentat în marinărie și în arta războiului naval.

Se obișnuiește să se spună că englezii se nasc marinari, că trăiesc marinari și că mor marinari.

Adevărul este că englezii se nasc cu o sensibilă dragoste de mare.

Poate că la aceasta contribue și speciala situațiune geografică în care se găsește țara lor, care dela mare își așteaptă viața și prosperitatea.

Poate că la aceasta contribue și rezonanța trecutului lor marinăresc, plin de glorie și de măreție.

Faptul recunoscut rămâne însă acesta, că orice englez, mare sau mic, tânăr sau bătrân, simte în el, în vinele lui, în sufletul lui, în întreaga lui făptură, vibrând o dragoste și o înclinație spre mare ,spre marinărie, spre farmecul luptei omului cu natura vijelioasă a valurilor, a acelor valuri cari îi leagă metropola cu întinsele domenii coloniale, de unde îi vin hrana și mândria.

Napoleon în geniala lui înțelepciune, pierduse din vedere acest capital amănunt, atunci când a pregătit întâlnirea navală cu marina britanică.

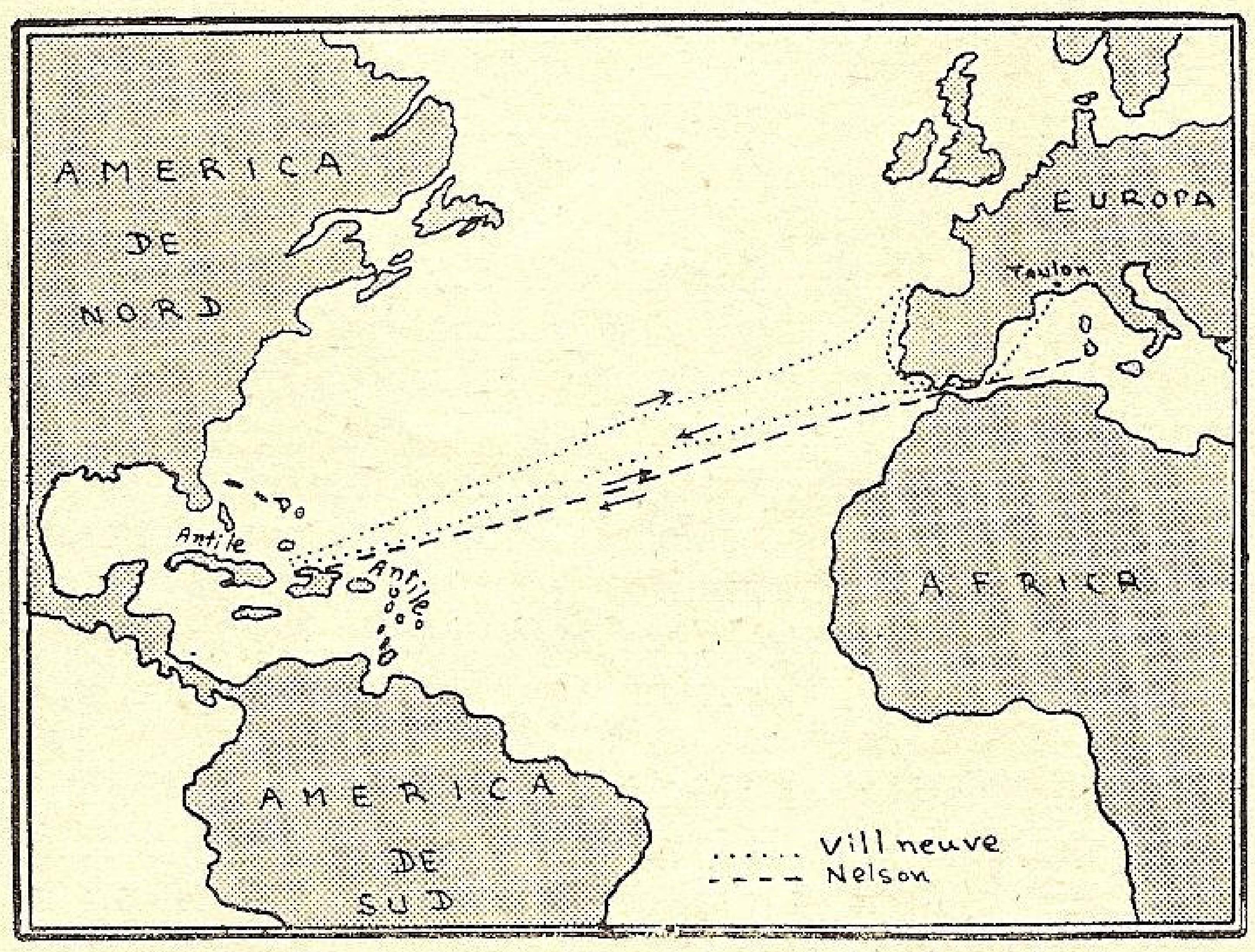
Dar mai era ceva pe care-l uita împăratul, ceva tot atât de capital ca și celălalt element, ceva care se putea exprima printr'un singur cuvânt, printr'un singur nume: era NELSON.

Da, Nelson! amiralul și marinarul încercat, acela care pentru ca Anglia să stăpânească cu adevărat întinsul mărilor și al oceanelor lumii, își lăsase pe locurile de bătaie, mâna sa dreaptă și ochiul său drept.

Nelson întruchipa în el, în întreaga lui ținută, tipul cel mai complex al ofițerului de marină. Era curajos, energic, autoritar, îndrăgostit de mare și de vasul său. Avea un suflet larg, deschis, plin de simț camaraderesc și de abnegație pentru suferința oricui. Dar mai presus de orice, Nelson avea simțul marinăresc, acela care-l făcea să descifreze peste valuri și intemperii, puterea de rezistență a adversarului și valoarea combatantă a propriei sale forțe.

Ca orice comandant, dar mai cu seamă ca orice comandant marinar, Nelson știa să fie părintele iubit al acelora pe cari îi avea în subordine. Și această trăsătură caracteristică, e suficientă pentru ca să se înfățișeze șeful și puterea morală a soldaților săi.

Fizicul lui însă nu exprima nimic din această valoroasă robustețe psihică. Era mic de statură, slăbuț la trup, veșnic nervos, necontenit stingherit de lipsa principalului său braț și foarte adeseori fulgerat de atroci dureri de cap din cauza ochiului pierdut. Când apărea pe punte era întotdeauna corect îmbrăcat. Ținuta militară nu a neglijat-o niciodată. Cu pas grăbit el inspecta în câteva clipe toate încăperile vasului dela provă la pupă și dintr'o simplă aruncătură de ochiu, observa pe fiecare subaltern unde se află, ce face și cum își înțelege datoria pe care e chemat s'o îndeplinească.



Drumurile escadrelor franco-spaniole și engleze.

Iubitor de ordine și riguros în respectul ierarhic, el își dădea seama ce importanță are pentru marină, spiritul de inițiativă al marinarilor. Așa se explică cum în raporturile lui cu forurile înaltei amiralități britanice, Nelson s'a arătat deseori voluntar și chiar aparent insubordonat.

O trăsătură ciudată, care nu egalează în ciudățenia ei decât pe aceea să aflăm că acest încercat și valoros marinar, suferea des de rău de mare.

Mulți ar fi gata să taxeze această slăbiciune drept o insuficiență eliminatorie pentru un bun matelot.

Și totuși, asemeni lui Beethoven, care surd fiind ne-a dat cele mai înalte și frumoase creații muzicale, asemeni lui Helen Keller, care oarbă fiind ne-a descris așa de frumos, de exact și de impresionant natura, Nelson cu infirmitatea lui, ne-a demonstrat odată pentru totdeauna, că spre a fi un mare marinar, nu este numaidecât nevoie să fi dotat din naștere cu o totală putere de rezistență, la efectele dezagregante ale capriciilor mării.

Până în anul 1805, Nelson își arătase cu prisosință marile lui însușiri de tactician naval.

El luase parte cu bravură la atacul dela Calvi, el atacase cu succes flota dușmană în golful Genovei, el triumfase spectaculos în bătălia dela Capul Saint-Vincent, el se arătase îndrăzneț în atacul dela Teneriffe, pentru ca la Abukir să apară măreț în felul în care a știut să-și lovească și să-și distrugă adversarul și pentruca, în fața Copenhagei să distrugă însăși flota daneză, salvând astfel hegemonia britanică a mării Baltice, amenințată momentan de forța marinei Danemarcei.

Toate aceste victorii și toate aceste acte de necontestate bravuri, au indrituit amiralitatea să-l prețuiască, iar poporul englez, în special cel londonez, să-i arate o largă și sinceră venerație. Doar înalta nobilime anglo-saxonă îl evita, și aceasta ca o formă de puritană reacțiune contra conduitei pe care Nelson o avusese față de soția unui stimat diplomat englez.

Pericolul cel mare pentru Anglia, îl reprezinta pe atunci Franța și în special împăratul ei viteaz și ambițios.

Englezii nu sunt oamenii loviturilor spontane.

Chiar dacă în zicala lor binecunoscută, ei mărturisesc singuri că „timpul e bani“, totuși în acțiunile lor politice, ei nu se decid la măsuri categorice, decât după o matură chibzuință și după o temeinică pregătire. In această latură, noțiunea timpului își pierde pentru dânșii obișnuita semnificație.

Englezul nu se pripește. Prin educația lui i se insuflă convingerea că valoarea timpului trebue judecată după valoarea rezultatului.

Un timp scurt care duce la o înfrângere, valorează cu mult mai mult decât un timp lung care duce la o victorie.

Englezii știau că Napoleon se pregătește pentru a-i lovi. Dar Marea Britanie era insulară. Ca s'o atace îi trebuia o flotă și așa ceva ei știau bine că nu se putea improviza.

Iată un adevăr pe care împăratul francezilor nu l-a înțeles, nu l-a prețuit și de acea nu l-a respectat.

Napoleon credea că dacă va mobiliza toate șantierele nautice ale Franței și chiar toate atelierele mecanice mai mărunte aflate pe malurile importantelor râuri ale Galiei de odinioară, atunci el își va putea creea, cu ajutorul lor, marina de care avea nevoie pentru a trece Canalul Mânecei. Eroare!

Marina este un organism viu. Vasul e doar trupul ei. Marinărie înseamnă înainte de orice, o armonică simbioză între navă și matelot.

Dacă într'adevăr orice lemnar de pe malurile Senei, sau orice dulgher dela gurile Ronului, puteau să construiască bărci sau corăbii rezistente, era însă o regretabilă eroare să se creadă că ei vor putea naște prin opera lor o veritabilă și energică marină.

Ei n'ar fi realizat decât doar unul din elementele componente ale marinăriei. Celălalt element, adică suflul marinăresc, care se obține printr'o temeinică și continuă educație, ar fi lipsit și în atari condiții, magnifica simbioză dintre navă și marinar, aceea care a dat omenirii atâtea mărețe cuceriri, se putea considera a fi în fapt inexistentă.

Iată, Doamnelor și Domnilor, câteva greșeli ale lui Napoleon și în acelaș timp geneza înfrângerii flotei sale la Trafalgar.

* * *

Am văzut succint pregătirile de bază ale adversarilor. Este timpul să ne îmbarcăm acum pe vasul comandant al escadrei engleze, pentru ca odată cu el și cu marele său amiral, să luăm parte la bătălia dela Trafalgar.

Victory este o navă cu pânze, care are 1.000 tone deplasament, poartă pe dânsa 100 tunuri și este deservită de un echipaj care numără 750 oameni.

Ca toate vasele marinei militare din acele timpuri, *Victory* este o impunătoare corabie, construită în întregime din lemn, având corpul navei mult înălțat peste linia de plutire și drept coronament o impunătoare velatură albă, care în bătaia vântului căpăta aspectul unei fantastice aureole.

In interiorul corpului se găsesc construite mai multe punți suprapuse pe cari stau instalate tunurile.

Pe vremea lui Nelson, părțile laterale ale navelor se construiau a fi complect închise, din care cauză și gurile de foc se puteau considera a fi la rândul lor complect camuflate. Doar niște capace rabatabile, cari se deschideau la momentele voite, lăsau tunurilor câmpul liber de tragere.

Navele erau vopsite, în marea majoritate a cazurilor, în negru; însă după un vechiu și bizar obiceiu perpetuat cu grije din vechi timpuri, liniile de nivel la cari se găseau așezate bateriile, erau vopsite în galben. In aceste condițiuni, variația cromatică, menită probabil să înviorezе aspectul uniform și lugubru al vasului, sfârșia prin a preciza cu exactitate linia de nivel la cari se aflau instalate uneltele de foc, așa că la dreptul vorbind, principiul camuflării de care am amintit, era doar imaginar sau stângaciu aplicat.

Tunurile instalate la bord erau asemănătoare celor ce se întrebuințau curent la fortărețe. Cu ajutorul lor se trimeteau asupra adversarului ghiulele, uneori reci, alteori încălzite în prealabil la roș, cu scopul de a provoca incendii pe navele inamice pe cari erau destinate să cadă.

Armarea tunurilor se făcea la fel ca la uscat, adică se introducea pe țeavă mai întâiu pumnul de câlți, apoi săculețul cu pulbere și în cele din urmă ghiuleaua. Pumnul de câlți aprins după încărcare, trebuia să provoace prin explozia materialului inflamabil din săculeț, energia vie cu care ghiuleaua să fie expediată la distanță.

După fiecare foc, țeava trebuia curățată cu șomoiogul și răcită cu apă, o operațiune care fără să fie dificilă, cerea totuși timp ca să fie efectuată. Din această cauză, focul artileriei navale, asemeni celui dela uscat de altfel, calculat după frecvența de tragere a fiecărei guri de foc, nu putea fi considerat un tir rapid.

Amănuntul acesta va juca la Trafalgar un important rol, deoarece marinarii englezi mai experimentați decât cei francezi în trageri pe timp de hulă, vor avea o superioritate în frecvența atacului artileristic.

* * *

Doamnelor și Domnilor, v'am destăinuit acum câteva clipe planul lui Napoleon care vroia să lovească pe englezi în Anglia, la ei acasă, printr'o debarcare a trupelor sale de uscat.

Armata destinată acestui scop, trebuia să numere 150.000 oameni, 8.000 cai și 400 tunuri.

Pentru transportul lor îi erau necesare 2.000 nave.

Trecerea Canalului Mânecei, împăratul o credea posibilă în șase până la douăsprezece ore. Marinarii exrimentați îi indicau o săptămână.

Contrazicerea îl supără. In planurile lui, acești copii teribili ai mării ,îl necăjesc. Ei vin cu experiența lor de navigatori încercați. Trebue să-i asculte. Dar li se supune cu durere, fiindcă în atari condiții atacul proiectat, riscă să nu-i mai reușească.

Tactician desăvârșit, Napoleon I imaginează imediat un alt plan de acțiune. El știe că forța navală engleză poate să-l împiedice serios ca să ajungă la țelul dorit.

De acea trebuia numaidecât s'o îndepărteze, opunându-i acestui scop, propria lui forță navală.

Cum? Foarte simplu. Marina franceză de războiu, să atragă pe cea britanică în altă parte a lumii, în alt continent, acolo de unde să nu poată sosi în răstimpul acelei săptămâni de care avea nevoie pentru a debarca pe pământul Angliei.

In acest scop, vasele flotei franceze, răspândite în diverse porturi din Mediterana sau din oceanul Atlantic, trebuiau să se îndrepte mai întâiu spre Antile și acolo escadra franceză ajunsă de flota britanică, trebuia s'o țină pe aceasta departe de apele europene, atât timp cât îi trebuia lui ca să treacă Canalul Mânecei.

Socoteala împăratului nu a fost greu descifrată de englezi.

Totuși, Marea Britanie păstrează încă un punct de îndoială. O trecere a Canalului Mânecei și o invazie în Anglia propriu zisă, reprezinta ceva prea hazardat. Nu cumva afișând această intenție, Napoleon ar fi încercat doar o diversiune tactică? Nu cumva Impăratul francezilor urmărea, în realitate, o nouă acțiune în Egipt, pe care ar fi mascat-o prin afișarea intenției de a debarca în insulele anglo-saxone?

Ca primă reacțiune contra planului napoleonian, englezii blochează principalele porturi militare ale Franței, instalând în fața fiecăruia câte o escadră de a lor.

Astfel stau sub pază Toulon, Brest, Rochefort, Calais precum și rutele obișnuite cari străbat Canalul Mânecei sau cari duc la gura Tamisei.

Dintre toate aceste flote de blokus, cea mai importantă era aceea destinată să blocheze Toulonul. Și era cea mai importantă pentru un îndoit motiv: întâiu fiindcă englezii știau bine că escadra franceză ancorată acolo, va fi aceea care va da semnalul acțiunii și în al doilea rând pentru că Toulonul, cu flota lui, era singura bază franceză care putea amenința Mediterana și acel faisi acel faimos și imperios drum colonial al Angliei.

Din această cauză, englezii pun ca păzitor aci, în acest punct de continuă observație și de energică acțiune, pe Nelson, pe încercatul și eroicul lor amiral.

Nelson cunoștea Mediterana. El știa că cel mai bun punct strategic pentru a se opune flotei franceze, care ar forța drumul spre Egipt, era sudul Sardiniei, acolo unde pe deoparte se găsea la adăpostul puternicelor vânturi meridionale și în acelaș timp la punctul de veghe al oricărei mișcări a flotei franceze din Toulon, în eventualul său drum spre Egipt.

Flota franceză blocată de Nelson, era comandată de amiralul *Pierre-Charles-Silvestre Villeneuve*, un marinar încercat, destoinic, valorificat și el în războiul din America și chiar în celebra bătălie dela Abukir, unde avusese ocazia să se întâlnească, pentru prima oară, cu redutabilul său adversar, Nelson.

Villeneuve avea însă un mare defect: nu era omul soluțiilor spontane. Deși tânăr — nu avea decât doar 42 ani când a luptat la Trafalgar — el era totuși puțin îndrăzneț, lipsit de spirit de inițiativă și prea atent la acțiunile secundare, cărora era aplicat să le atribue coeficienți de largă importanță.

Ceiace-l încuraja era doar faptul că-l știa pe Nelson și echipagiile sale, obosite de atâta așteptare și de atât de lungă înstrăinare.

Când totul a fost gata, înaltul comandament francez a dat ordinul de plecare.

Acest eveniment a avut loc în seara zilei de 18 Ianuarie 1805.

Toate corăbiile cari compuneau escadra din Toulon și-au întins imediat velele și încet, încet au părăsit fiecare portul cu destinația Gibraltar, păstrând bineînțeles formația de escadră, așa cum prevedea regulamentul.

Nenorocirea a făcut însă ca la scurt timp după ieșirea lor în mare, să se pornească o furtună grozavă răscolită de acel temut Mistral.

Luptând cu valurile furioase, cu vântul aspru și cu întregul cortegiu de intemperii, pe cari Neptun știe să le mobilizeze așa de bine atunci când ordonă zeiasca lui voință, navele de sub comanda lui Villeneuve, asemeni unor scoici vulnerabile, au fost curând demontate și acest fapt a impus amiralului comandant să ordone reîntoarcerea la Toulon.

Era desigur un prost augur, dar era totuși o necesitate, pentrucă Mistralul izbutise să le rupă velele, să le smulgă catargele, să le innunde magaziile de muniții și să le defecteze întregul lor aparataj de navigație.

Flota franceză revine, așa dar, la Toulon.

In acest timp Nelson, care aflase de ieșirea flotei franceze, convins că ea încearcă să se ducă spre Alexandria, spre Egipt, o caută în sudul Sardiniei și chiar mai departe spre Sicilia sau Alexandria. Negăsind-o însă, revine la punctul de plecare.

Flota lui Villeneuve, refăcută după ciclonul întâlnit în Ianuarie, se pune din nou la drum.

Acest al doilea important eveniment a avut loc în seara zilei de 30 Martie 1805, adică aproximativ două luni jumătate după ce avusese loc prima ieșire.

De rândul acesta programul primit dela centru modifica întrucâtva itinerariul inițial.

Flota franceză nu mai trebuia să plece direct spre Gibraltar, ci mai întâiu trebuia să se oprească la Cartagina, unde urma să i se alieze flota spaniolă, pe care ultimele angajamente politice o făcuseră aliată.

Flota spaniolă! era un fel de a spune.

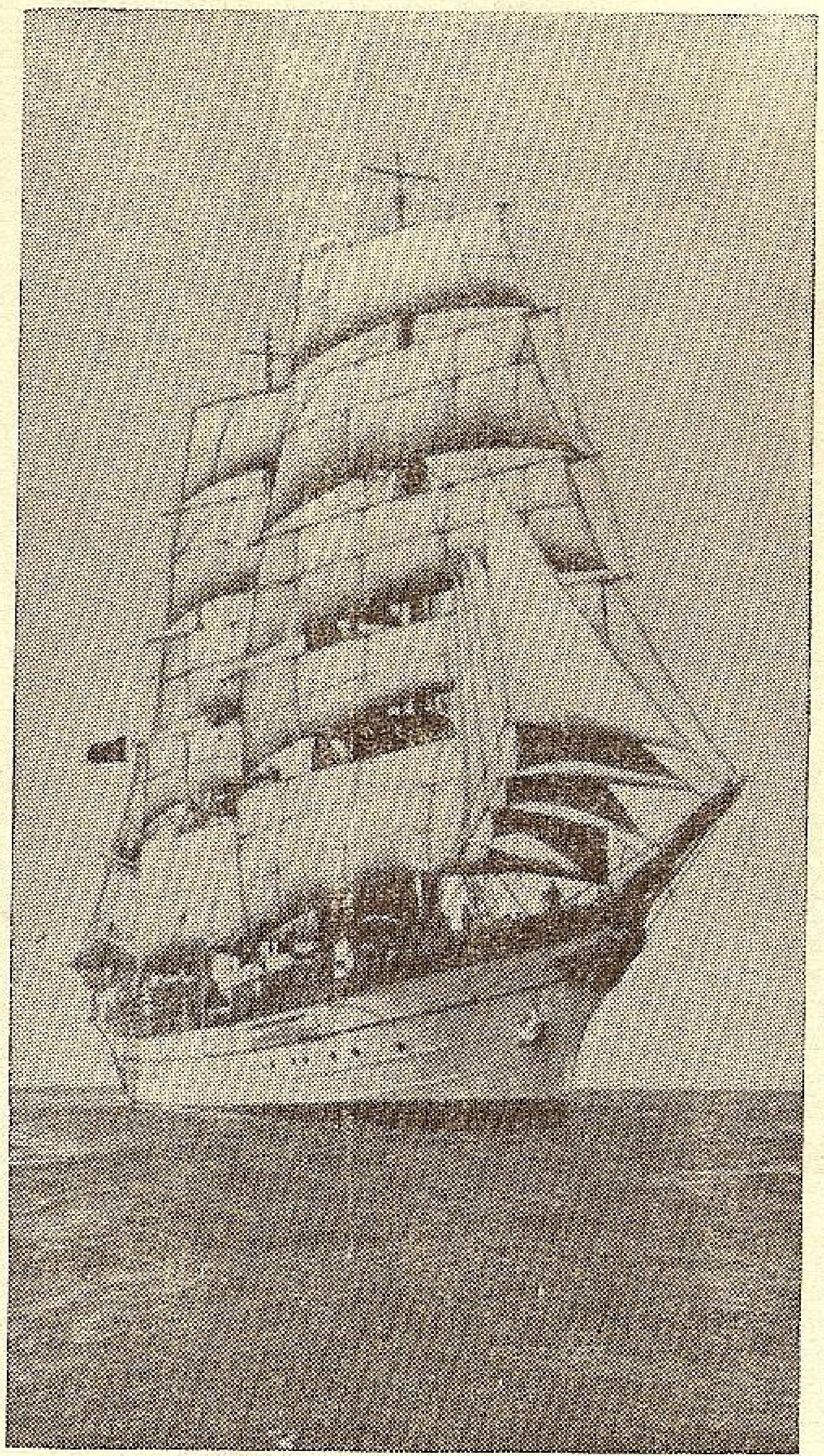
La Cartagena, amiralul Villeneuve trebuia să găsească, în realitate, câteva corăbii vechi, îmbătrânite de ani și de inactivitate, pentru că în marină inactivitatea unei nave reprezintă pentru ea o oboseală mortală — cum spune foarte bine un valoros istoric naval francez — și mai cu seamă trebuia să găsească niște marinari improvizați, recrutați dintre șomeuri, vagabonzi, pungași de buzunare și alte soiuri de delicvenți de drept comun, adunați cu forța de prin porturi, și ținuți la bord numai sub spectrul acelei crude represiuni.

Villeneuve cu flota lui, face deci escală la Cartagena, stă acolo două zile și apoi luând cu dânsul flota aliată spaniolă, se îndreaptă spre Gibraltar, sau mai bine zis spre Cadix, unde găsește și cealaltă parte a flotei spaniole, cu care pleacă în cele din urmă spre Antile.

Ce face în acest timp Nelson?

El află de ieșirea lui Villeneuve din Toulon, ca și prima dată și îl caută pe adversarul său în Mediterana, crezând mereu că el se îndreaptă spre răsărit.

Experiența câștigată prima oară, îl determină să cerceteze chiar coasta europeană, dar un vânt puternic din nord-vest îl ține tot timpul departe de țărm, astfel că știrea escalei amiralului francez pe coasta



Nava școală „Mircea"

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea"

(5)

> **„Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor"**
>
> **Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.**

Odată intrați în strâmtoarea Bonifacio, se navigă în drumuri practice.

La eșirea din strâmtoare se profită de ocazie că soarele este la orizont și se trece la executarea unei girații pentru calculul deviației. Marea este însă cu hulă și „Mircea" tanghează foarte mult, așa că se renunță. Se fac câteva calcule doar de controlul deviației și navă își urmează drumul spre Toulon în Da = 307°.

Echipajul execută diferite exerciții.

Vântul a început să sufle; este totuși destul de slab. La 14 h deabia are forța 2. Dela 13 h 45 m s'a dat la posturile de manevra velelor.

Se brațează vergile în sart la Td., se pune mașina încet și la 14 h 31 m toate velele inferioare sunt întinse.

Pentru navigația cu vele se ia Da = 335°. Dar vântul nu se menține nici cu forța 2; el cade din nou și, în plus, vine tot mai înspre prova. La 17 h 55 m se adună din nou echipajul și se trece la strângerea velelor. Când ora este 18 h 10 m pânzele lui „Mircea" sunt la posturi, pe vergi și catarge, iar motorul se pune încet înainte.

Se ia din nou Da = 307° și apoi se trece la 303°, cu mașina „pe drum înainte".

Un nou control al deviației cu soarele la asfințit, verifică valoarea deviației pentru capul nostru și se ține la compasul etalon Dc = 313°.

Din nou la orizont sunt nori grei și se anunță ploaie, din nou cerul se acoperă, dar ploaie nu cade de data aceasta decât sub forma câtorva stropi.

Noaptea, vizibilitatea foarte redusă; încetul pe încetul norii dispar însă și cerul se înseninează.

La 24 h „Mircea" este în punctul = +42°21' și = +7°21'.

17 Iulie.

In plină noapte vântul s'a întărit. A ajuns chiar la forța 4, dar bate din direcție contrarie drumului nostru. Mașina lui „Mircea" are 160 rotații și deabia luăm 18 mile pe oră.

La 5 h 20 m coastele Franței se zăresc la orizont prin pâclă.

Ne apropiem de Toulon.

La 8 h 04 m se ia Da = 315° și se vine pe intrarea portului.

Prin relevmente la diferite puncte de pe coastă, se stabilește punctul de aterizare al navei.

Marea este agitată, cerul senin și vântul bate puternic dinspre W. N. W. Viteza lui „Mircea" este de numai 7 mile pe oră cu 160 rotații.

Pe măsură ce ne apropiem de intrarea portului se face navigația prin drumuri practice.

La 11 h 11 m vine pilotul la bord; în jurul nostru se învârtesc două remorchere ale Marinei Franceze.

La 11 h 44 m intrăm în port.

Chiar dela 11 h 30 m o șalupă cu doi ofițeri au eșit

Africei, nu-i ajunge decât târziu, atunci când colindase cinci zile la șir toate colțurile Mediteranei apusene și centrale.

Nelson nu mai pierde niciun minut și se îndreaptă spre Gibraltar. Știrea primită dela un vas de comerț, fusese într'adevăr exactă. Villeneuve trecuse prin strâmtoare, dar nimeni nu știa încotro plecase mai departe. Să se fi îndreptat spre nord, spre Canalul Mânecei, spre Anglia? sau din contră spre sud, spre Antile, spre America?

Vasele sosite la Gibraltar din direcția nord, întrebate dacă n'au întâlnit escadra franceză, au răspuns negativ. Atunci sigur că flota combinată franco-spaniolă e în sud, e în apele insulelor Antile și de aceea Nelson se grăbește să se îndrepte spre America.

Napoleon, care fusese informat de plecarea lui Villeneuve, ca și de urmărirea lui Nelson, comunică amiralului francez aflat în Antile că trebue să aștepte acolo o întărire a flotei spaniole, după care, fără întârziere să revină în Europa, în nord în Canalul Mânecei, ca să ia parte la operația de protecție a debarcării.

Vedeți ce nesocotire a realelor posibilități de acțiune marinărească trăda Napoleon prin ordinul său?

O escadră a cărei nave navigaseră fără încetare timp de trei luni de zile, un personal care timp de trei luni de zile a fost forțat să mănânce numai pâine uscată și să bea apă dulce cu porția, o flotă care timp de trei luni de zile a stat necontenit sub încordarea unei grave amenințări, nu se putea angaja din nou într'o acțiune serioasă, fără un prelabil repauz reconfortant.

Or Napoleon nu înțelegea acest lucru. El știa doar atât, că un minut de întârziere pentru dânsul, însemna o posibilitate în plus pentru englezi ca să-l împiedice de a-și ajunge ținta. El uita însă că și Nelson la rândul lui, avea nevoie de un repauz similar.

(Sfârșitul în numărul viitor)

în întâmpinarea noastră. Aceşti doi ofiţeri intră la bord la ora 11 h 50 m şi sunt primiţi de Comandant pentru complimentare.

La 11 h 55 m „Mircea" este legat la geamandură şi dă liber dela „posturile de manevră".

In port pusderie de nave de răsboiu ale Marinei Franceze. In babordul nostru legat la geamandură, se află cuirasatul „Provence".

Navigaţia lui „Mircea" în cea de a doua etapă a călătoriei sale, s'a terminat.

Se încep de acum vizitele protocolare.

STAŢIONAREA LA TOULON

După primirea celor doi ofiţeri francezi, veniţi în complimentare, s'a finat protocolul vizitelor de curtoazie.

La 14 h 30 m Comandantul a plecat dela bord, pentru executarea protocolului final şi a făcut următoarele vizite:

1. La 16 h 05 m a venit la bord dl. V. Amiral Ollive, Comandantul Flotei de Mediterana şi a plecat la 16 h 25 m;

2. La 16 h 35 m a venit la bord dl. C. Amiral Le Motet, Prefectul Maritim şi a plecat la 16 h 50 m.

Pentru legătura cu malul s'au organizat curse de bărci, de barcă cu motor şi de şalupă.

18 Iulie.

Se urmează programul de port.

La ora 11 h un grup de trei ofiţeri dela „Mircea" merge în vizită la cuirasatul „Provence".

Navele franceze sunt mai toate gata şi în curs de plecare din port, pentru exerciţii de mare.

Aşa, au eşit rând pe rând în mare, două distrugătoare, urmate de cinci submarine. Mai târziu au eşit şi alte distrugătoare.

Ofiţerii români în vizită la „Provence" s'au înapoiat la 11 h 50 m.

Intre timp au sosit la bord, pentru depunerea cărţilor de vizită, delegaţii Prefectului şi Primarului.

La 13 h 30 m a eşit din port şi cuirasatul „Provence".

Ziua de 18 Iulie este însă cu un specific al ei.

La ridicarea pavilionului, muzica navei amiral „Provence" a intonat „Marseillese-a" şi apoi „Trăiască Regele".

Momentul a fost impresionant şi îndestul de frumos pentru a creia situaţia unei comparaţii între primirea dela Palermo şi cea de aici. De altfel vizita făcută de ofiţerii noştri la careul cuirasatului „Provence" şi invitaţia primită din partea clubului sportiv al Marinei, pentru ziua de 19 Iulie, contribue la cele afirmate mai sus.

In după masa de 18 Iulie, bordul liber, „permisionerii la oraş".

Activitatea portului Toulon în această zi, se poate defini sub forma: „Navele de răsboiu franceze sunt în plină mişcare pentru programul de larg".

19 Iulie.

In port au rămas numai puţine nave de răsboiu franceze. Mai toate au eşit în mare în dimineaţa de 18 Iulie.

„Mircea" îşi păstrează locul la geamandură.

Intre 8 h şi 9 h se transportă la mal mai tot bordul liber, pentru a executa o escursie pe „Coasta de Azur".

Intre cei circa 80 inşi sunt:
- 20 elevi Şc. Navală
- 31 elevi Şc. Specialităţi
- 21 marinari
- restul maeştrii şi ofiţeri.

In bordul navei se urmează programul de ancoră, cu toată grija, pentru curăţenia navei şi pregătirea în vederea etapei a treia a călătoriei.

Navele de răsboiu franceze continuă să plece din port şi, în dimineaţa acestei zile, este rândul crucişetoarelor tip „Mareşal Foch".

In după amiaza zilei, ofiţerii Navei Şcoală „Mircea" şi 10 elevi Şc. Navală s'au dus la ceaiul dat de „Clubul Sportiv al Marinei".

Acolo au petrecut într'o atmosferă foarte plăcută, dela 18 h—20 h.

Grupul din echipaj, plecat în excursie pe „Coasta de Azur" s'a înapoiat la bord între ora 2 h 20 m şi 2 h 40 m — "noaptea de 19-20 Iulie.

20 Iulie.

Serviciul la bordul navei, conform programului de ancoră.

Al doilea grup execută escursia pe „Coasta de Azur". Şi aceasta se compune din circa 80 inşi, astfel:
- 27 elevi Şc. Navală
- 32 elevi Şc. Specialităţi
- 20 marinari.
- restul maeştri şi ofiţeri.

Coasta de Azur

In ceeace priveşte mişcarea portului, în ziua de 20 Iulie, navele de răsboiu franceze continuă la exerciţii. Unele din ele au început să intre în port şi până seara, majoritatea îşi ocupă locurile la geamandură.

La 16 h intră şi cuirasatul „Provence".

„Mircea" face plinul de apă între 8 h 30 m şi 12 h 50 m.

Echipajul din bordul de serviciu face exerciţii de bărci. — „Grupul plecat în escursie" s'a întors la bord la 1 h 30 m — 19—20 Iulie.

Ziua de 20 Iulie se poate caracteriza ca o zi a escursiunilor.

21 Iulie.

Serviciul de ancoră. După masă permisionerii pleacă în oraş.

La 17 h „Mircea" are la bord 50 de invitaţi. Sunt ofiţeri din Marina Franceză şi familii de ale acestora.

Cu acest eveniment se încheie staţionarea în portul Toulon.

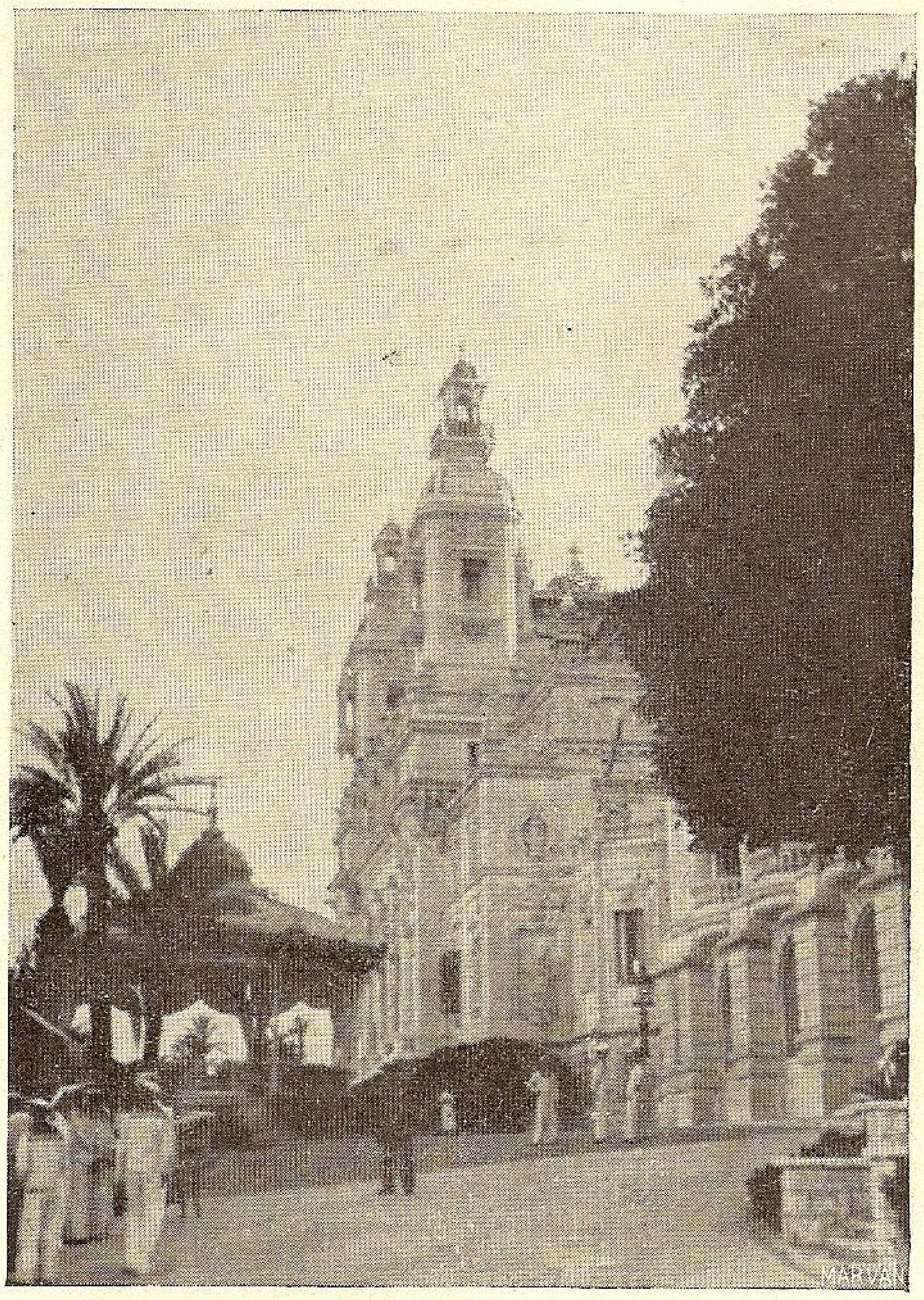
Pregătirile de plecare încheie ziua de 21 Iulie şi încep pe cea de a 22 Iulie.

INSTRUCŢIE ŞI CONFERINŢE

In cele 15 ore şi 30 minute de şedinţe executate în prezenţa şi după explicaţiile profesorului respectiv, se adaogă practica serviciului la bord şi toate exerciţiile făcute în desele treceri la posturile de manevra velelor.

Subiectele tratate în conferinţă şi explicarea coastei s'au referit la istoric, geografie şi economie politică.

In rezumat conferinţa; „*Ruyter şi Duquesne adversari ce se stimau*" a decurs astfel:



Cazinoul din Monaco

După o scurtă sinteză a situației Europei la 1675, conferențiarul arată că Ludovic XIV, arbitrul Europei, atrage contra lui coaliții ce au dus la lupte crâncene pe uscat. Pe mare Olandejii purtau vina că erau oameni muncitori și stăpâneau încă comerțul pe apă; în politică greșiseră să se alieze cu Spaniolii.

Pentru lămurirea situației, se expune rezumativ care fuseseră luptele navale din Marea Nordului și cum crescuse Ruyter ca ucenic pe mare al bătrânului Martin Tromp.

Cu aceste introduceri s'a trecut la bătălia dela Stromboli dată în ziua de 11 Februarie 1675 între flota franceză și flota spaniolă.

După Stromboli s'a expus bătălia dela Alicuri din ziua de 8 Ianuarie 1676. Data aceasta se găseau față în față Francezii și Olandezii.

Este prima dată când se măsurau în pricepere și curaj flote comandate de Ruyter și Duquesne. Ziua de 8 Ianuarie este prima în care o flotă olandeză comandată de Ruyter se retrage din luptă sub adăpostul nopții și lasă pe teren un adversar victorios.

Această înfrângere duce la bătălia dela Agosto din ziua de 22 Aprilie 1676, când Ruyter este rănit și moare peste 7 zile — 29 Aprilie 1676. In această luptă Ruyter avea și pe aliații săi Spanioli.

Invinși în apele de Sud ale Siciliei, aliații se retrag în baca dela Palermo, ducând cu ei nava amiral a lui Ruyter, cu ilustrul mort la bord.

In atari condiții, cu moralul scăzut și lipsit de o bună conducere, se organizează Spaniolii și Olandejii pentru o apărare a portului Palermo.

S'a expus dispozitivul de luptă al aliaților și apoi planul de atac al Francezilor cu organizarea atacului. S'a remarcat partea importantă pe care a luat-o la concepția atacului Comandantul de pavilion al Amiralului Șef Vivone, inimosul Tourville.

In fine s'a arătat cum a decurs atacul francez și cum nava lui Ruyter a fost la un moment dat în flăcări, gata să transforme în cenușe corpul celui mai mare amiral al timpurilor, care era așezat pe un catafalc.

Pentru a demonstra că pe mare se făuresc marinarii și caractere tari, s'a expus, pe scurt, viața lui Ruyter care a început dela vârsta de 12 ani să navige și a încheiat trecerea lui pe pământ cu defilarea corpului său prin fața flotelor franceze cari aveau ordin dela Ludovic XIV să salute cu bubuituri de tun pe acest cel mai demn de respect dușman al lor pe mare.

In port.

Pe tot timpul șederii în portul Toulon s'au făcut exerciții de bărci și șalupe și s'au executat escursii pentru vizitarea următoarelor localități ale „Coastei de Azur“.

Prima escursie a fost la 19 Iulie și a început la 9 h 30 m pentru a se termina la 2 h 20 m în noaptea de 19-20 Iulie.

Excursia s'a făcut cu autobuz de piață și două autobuze date de Marina Franceză — condiția să se plătească consumația de combustibil. Ea a urmat drumul Toulon-Monaco, pe Cornișe și la înapoiere prin interior.

S'au făcut escale Cavaluire, la Cannes, la Nisa, la Monacho și Monte-Carlo. Timpul cel mai lung a fost la Monacho unde s'a vizitat „Muzeul de Oceanografie“.

A doua escursie cu acelaș traect și aceleași escale a fost la 20 Iulie, dela 8 h 30 m până la 1 h 30 m, 19-20 Iulie.

Pe lângă aceste escursii, bordul zilnic a fost în oraș pentru a se vizita Toulonul și împrejurimile sale. Pentru cei dela bord instrucția a fost tot așa de folositoare fiindcă s'au văzut navele de răsboiu franceze de diferite tipuri și feluri într'o continuă mișcare pentru exerciții, evidențiate și prin bubuiturile tunurilor cari se auzeau în mare unde se făceau trageri.

CONCLUZII

A doua etapă a călătoriei Navei Școală „Mircea“ a fost mai scurtă ca navigație, dar mai bogată în evenimente cari să dea mai multe satisfacții echipajului.

Printre satisfacții se numără chiar primirea mai prietenoasă și mai atentă făcută de Marina Franceză la **Toulon.**

Ca rezultate de navigație pe timpul călătoriei Palermo-Toulon, situația este cea care rezultă din tabelul anexat la raportul de navigație.

Din totalul de 460 mile marine s'au efectuat 190 mile marine cu vele și 270 mile marine cu mașina; adică un procent de 47% din timp s'a mers cu pânze.

Viteza medie a navei în marșul cu pânze a fost de **5,5 noduri.**

Viteza medie pe tot parcursul drumului a fost de **6,2 noduri.**

Ca încheiere, rezultă că și pe timpul acestei etape vântul a fost favorabil în prima parte a navigației, ajungând la un marș continuu cu vele, timp de peste 30 ore. In cele din urmă vântul a căzut pentru a se înregistra în zilele de 16 și 17 Iulie 32 ore de marș numai cu motorul.

Cu toate acestea procentul navigației cu vele a crescut față de prima etapă cu 1%. Este un progres foarte slab. Vânturi mai bune vor contribui poate la mărirea milelor parcurse cu pânze. (Va urma)

Comandantul Navei-Școale „Mircea“
COMANDOR ROMAN AUGUST

Amintiri de pe bricul „Mircea"

7

de V. SANTINA

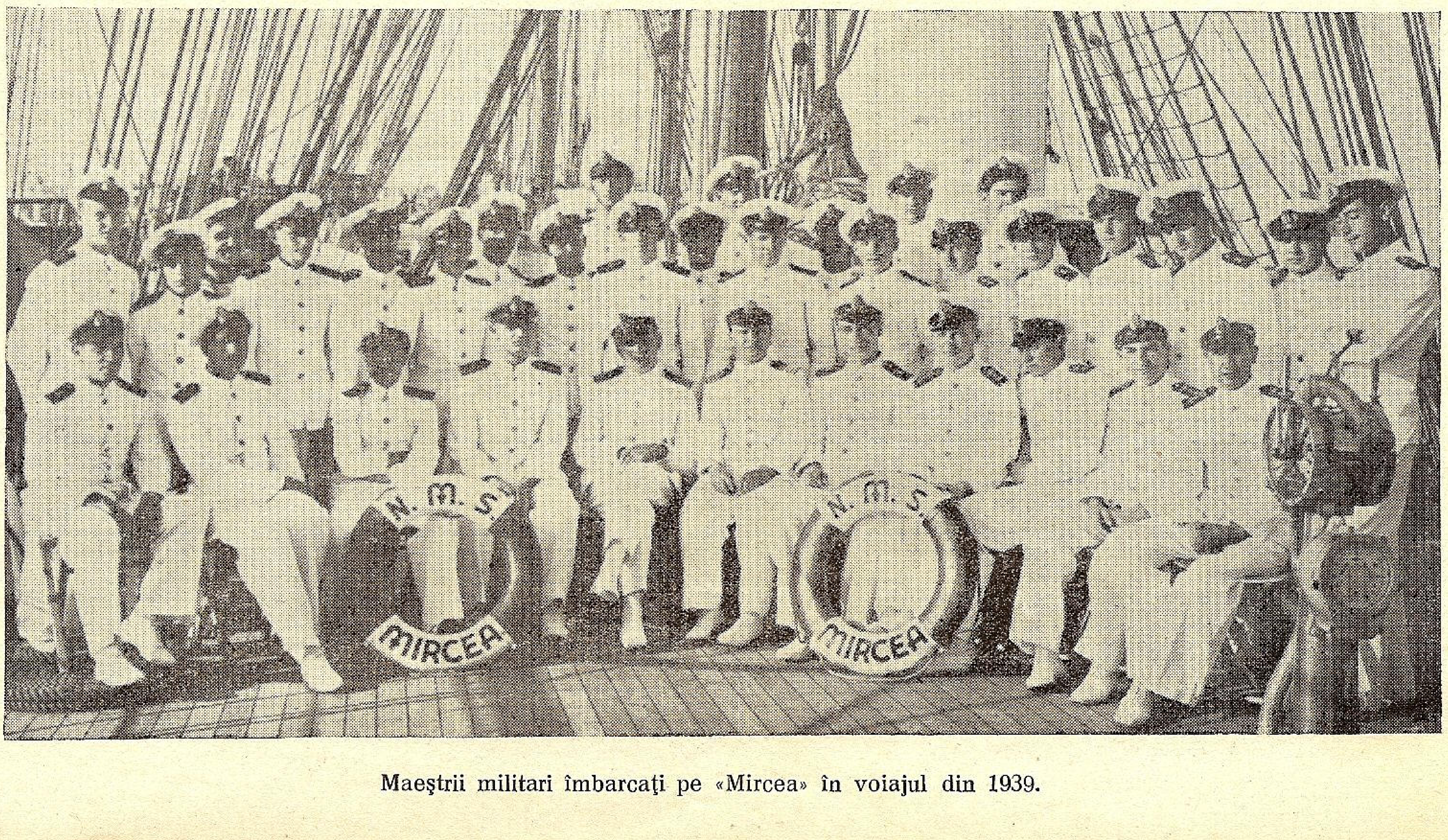
Dela Rhodos ne-am dus la Klisomena, unde am făcut carantină, făcând baie la uscat și dând efectele la etuvă, ceiace nu ne-a plăcut de loc, pentru că ne-a boțit bietele efecte, de păreau niște straie de cerșetori. Nu-i vorbă că nici noi nu eram proști să ducem la etuvă efectele cele de zile mari și slavă Domnului n'am murit nici unul de ciumă, pentru că o cinstisem noi cu rom și coniac și ea, femee cum se cade, rămăsese în țara ei. Tot timpul carantinei am avut la bord doi funcționari dela serviciul sanitar, doi turci, care stăteau toată ziua lungiți pe saltele (de ale noastre, de hamace, umplute cu lână) și fumau și beau, Dumnezeu mai știe câte cafele. Ca dragoman le servea un caporal al nostru, grec de origină care vorbea bine limba turcă. Ne plictiseam de moarte în acea nesuferită Klisomenă, dar timpul își vedea de treaba lui și într'o bună zi am scăpat și de năduful acela și am pornit la drum, ajungând cu bine în marea regelui Egeu, în

MAREA EGEE

cam boclucașă de felul ei și care, ca să n'o uităm pesemne, ne-a servit o furtună într'o noapte, cum nu mai întâlnisem de multă vreme. Vecinătatea de tot apropiată a micilor insulețe cu care-i semănată această mare, puterea furtunei care nu numai că nu ne lăsa să înaintăm dar ne izbea înapoi, întunerecul pe de altă parte, făceau ca primejdia să fie de ținut în seamă. Barba Ghiorghi vreo trei ore a stat călare pe bompres pilotând pe Mircea, care a luat calea întoarsă când a văzut cu ce nebună are de a face și după ce a perdut în luptă niște mădulare, fiind scuturat rău de tot. Ne-am adăpostit într'un mic golf al insulei Kalimnos, unde am stat până a douazi. Dimineața pe când se îngâna noaptea cu ziua, munții, deși nu așa de înalți, păreau că se unesc cu cerul, iar tăcerea și liniștea deplină făcea să te crezi într'un loc singuratic și tainic unde singurele viețuitoare eram noi. Pe măsură ce lumina creștea însă, apăreau căsuțele albe cu acoperișurile drepte și apoi au început să apară ici colo ființe omenești; ceva mai târziu bărci conduse de femei treceau dintr'o parte în alta a golfului. Ni s'a spus că femeile se ocupă și cu pescuitul bureților din mare, meserie grea și primejdioasă.

Am călătorit cu bine până am intrat din nou în Dardanele, această mare pe care pe vremuri a bătut-o acel rege Persan, pentru că i-a rupt podul pe care-l făcuse peste ea și care la rândul lui a fost bătut de Greci (doar nu de flori-de-măr se zice „cu ce măsură vei măsura..."). Mircea mergea numai cu mașina, inaintând fără grijă, când ofițerul de quart ia seama că dela un fort, de pe țărmul european, ni se fac semne cu mâna și se strigă ceva în limba turcă; vedem apoi cum niște soldați împing cu grabă un tun de câmp mai spre mare și îl pun în baterie. Noi credeam că Turcii vor să ne salute, dar de unde? ei se pregăteau să tragă cu tunul în Mircea — par'că el nu avea 2 tunuri, nu unu. Caporalul Dracopol a lămurit ofițerului de cart că Turcii ne strigă să ne oprim și Mircea s'a oprit. In răstimp o barcă cu un ofițer a venit la bord și ne-a făcut cunoscut că nu avem voie să trecem. Nu se poate, i s'a răspuns, noi avem liberă trecere, M. S. Sultanul a dat o iradea, prin care ni s'a aprobat trecerea și acum ne înapoiem în țară.

Turcul nu vrea să știe nimic, ori poate în adevăr nu știa nimic; se schimbase comandantul acestui fort dela intrarea din spre Egee; iradeaua nu era destul de lă-


N. M. S.
MIRCEA
N. M. S.
MIRCEA

Maeștrii militari îmbarcați pe «Mircea» în voiajul din 1939.

murită, ori fusese făcută cunoscută numai la intrarea din spre Constantinopol; izbucnise între timp vreun războiu? (de T. F. F. pe Mircea, nu aveam idee și cum nu avusesem legătură cu uscatul, puteam crede și asta); războiu nu izbucnise, nici vreun conflict de rasă, pentru că pe atunci lumea nu era așa „dinamică“ și Statele nu erau „rase“ de pe hartă cât ai zice Tatăl-Nostru, cum e astăzi, dar a fost totuși vreo neînțelegere, care ne-a ținut în ancoră câteva ore, până s'au lămurit lucrurile.

Străbatem iarăși Marea de Marmara și Bosforul, fără să ne oprim, nici de astă dată, la Constantinopol, trecând mai puțin atenți, poate, la frumusețile ce se desfășurau înaintea ochilor noștri, dorul de țară crescând pe măsură ce ne apropiam de ea. Iată-ne în sfârșit în

MAREA NOASTRĂ, MAREA NEAGRĂ.

unde iarăși suntem excortați de simpaticii noștri delfini, cari dela gura Bosforului ne primesc salutându-ne de bun-venit și încadrându-ne ca totdeauna; la rândul nostru ne bucurăm și privim cu drag pe acești prieteni cari întotdeauna ne-au vestit apropierea furtunii și ne amintim că în Mediterana ne excortau rechinii, unii mai lungi de cât baleniera noastră și pe deasupra niște dihănii urâte și nesuferite, cari de altfel nu se apropiau prea mult, presimțind par'că, că au să fie tratați cu bomboane Manlicher.

Marea noastră! Doamne! câte „bucăți“ nu ne-a făcut! Dar le-am uitat pe toate, nădăjduind... să ne facă altele. De data asta însă a fost cuminte și nu ne-a supărat; „Cazanul Satanei“, cum au poreclit-o un căpitan de vas, străin, când i-a făcut cunoștința, a fost liniștit. Dar, fiindcă veni vorba, n'ar fi oare timpul să înceteze ponosul acesta care durează cam de mult? In adevăr: nu mările și oceanele sunt vinovate de toate nădufurile pe care le-au avut și le au încă marinarii, nu mările și oceanele sunt vinovate de nenumărate vieți și nemăsuratele bogății, care s'au pierdut de-a-lungul vremurilor pe mări și oceane, ci alții sunt adevărații vinovați, turburătorii, agitatorii mărilor, adică: furtunile, uraganele, cicloanele, acesta-i adevărul. Altfel mările și oceanele ar putea fi străbătute cu o barcă și o călătorie pe mare sau pe ocean ar fi mai puțin primejdioasă ca o călătorie de 12 km. cu automobilul, de pildă, dacă nu ar fi acești turburători, cari vin și întărâtă marea, până nu mai știe ce face de furie.

Ce, nu se poate reglementa circulația și pentru acești nebuni ai văzduhului? să-și facă de cap dela 30 de km. în sus în stratosferă, că au loc destul, slava Domnului — trebuie să ne gândim și la aviatori, că au și ei destule de îndurat de pe urma acestor inamici Nr. 1, ai navigației marine și aeriene —; pentru ce mai există Societatea Națiunilor ?să facă o leacă de ordine în aer, că pe pământ s'a umplut de pricopseală!

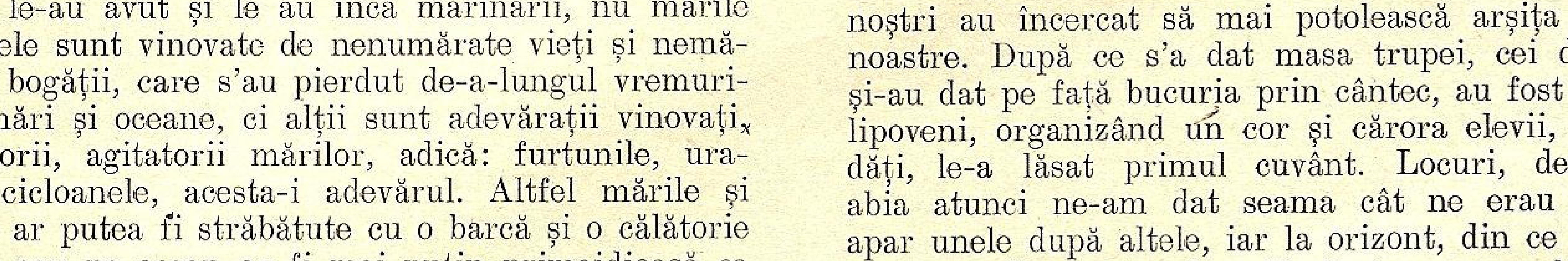
Deși ne așteptam din clipă în clipă, date fiind semnele prevestitoare, păsările care vesteau apropierea uscatului, totuși cumplit am fost sguduiți când am auzit strigătul:

SE VEDE PĂMÂNTUL!

strigăt pe care de atâtea ori îl mai auzisem în această lungă călătorie, cuvintele acestea, care nu numai pe Cristofor Columb și marinarii lui i-au îmbătat de visuri și nădejdi; aceste magice cuvinte care de mii de ori și în milioane de suflete de-a-lungul veacurilor, de când oamenii au început să facă călătorii pe mări și oceane avântându-se în larg, au aprins flacăra nădejdei și a dragostei de viață. De astă dată însă, pentru noi, nu mai era vorba de un pământ oarecare, ci de pământul drag și sfânt al țării noastre; acel pământ despre care poetul nostru a spus că:

Pământul nostru'i scump și sfânt
Că el ni-e leagăn și mormânt:
Cu sânge cald l-am apărat,
Și câte ape l-au udat
Sunt numai lacrimi ce-am vărsat...

Dela comandant până la soldat, aceste trei cuvinte ne au răscolit sufletele de nu ne mai găseam locul; neliniștea și dorința aceea arzătoare de pământul țării tale, care cuprinde în ea tot ce are omul mai drag în lume și pe care nu o pot înțelege, cred, de cât acei cari au trăit-o, ne cuprinsese pe toți. Comandantul a vorbit ceva cu secundul, secundul a chemat pe Mastela, iar el a coborît în cazarmă cu artelnicul și nu mult după asta s'a dat echipajului vin. In mare se dădea de regulă vin fochiștilor la fiecare quart de serviciu iar restului de echipaj, oamenilor de punte, sărbătoarea sau după vreo luptă cu furtunile; în cele mai multe cazuri ne aprovizionam cu vin dela vasele italiene, ale societății de navigație Florio Rubatino, un vin negru, tare, pe care îl botezasem „sângele Domnului“ și din care Mircea avea încă rezervă, o rezervă cu care șefii noștri au încercat să mai potolească arșița sufletelor noastre. După ce s'a dat masa trupei, cei dintâi cari și-au dat pe față bucuria prin cântec, au fost camarazii lipoveni, organizând un cor și cărora elevii, ca și alte dăți, le-a lăsat primul cuvânt. Locuri, despre care abia atunci ne-am dat seama cât ne erau de dragi, apar unele după altele, iar la orizont, din ce în ce mai aproape, Constanța. In sfârșit trecem pe lângă geamandura cu sirenă dela intrarea portului, pe lângă farul Regele Carol I și intrăm în port, trecând pe lângă crucișetorul „Elisabeta“ cu echipajul căreia ne salutăm cu nespusă bucurie și aruncăm ancora, în vreme ce de pe cheu mulțimea „civilă“ ne salută cu mișcări vii, fluturând batiste făcând semne prietenești și frământându-se nerăbdătoare în așteptarea primei bărci, care se va duce la țărm, ca să afle vești despre cei dragi. Dumnezeu ne-a ajutat de ne-am înapoiat cu toții și sănătoși, tun; echipajul a fost învoit în oraș și în ziua aceea iarăși au curs lacrimi de femei și lacrimi de... struguri și de... orz, însă de bucuria revederei; în ziua aceea multe păhăruțe s'au închinat, cu dragoste fierbinte, pentru Țară și pentru Brikul „Mircea“.

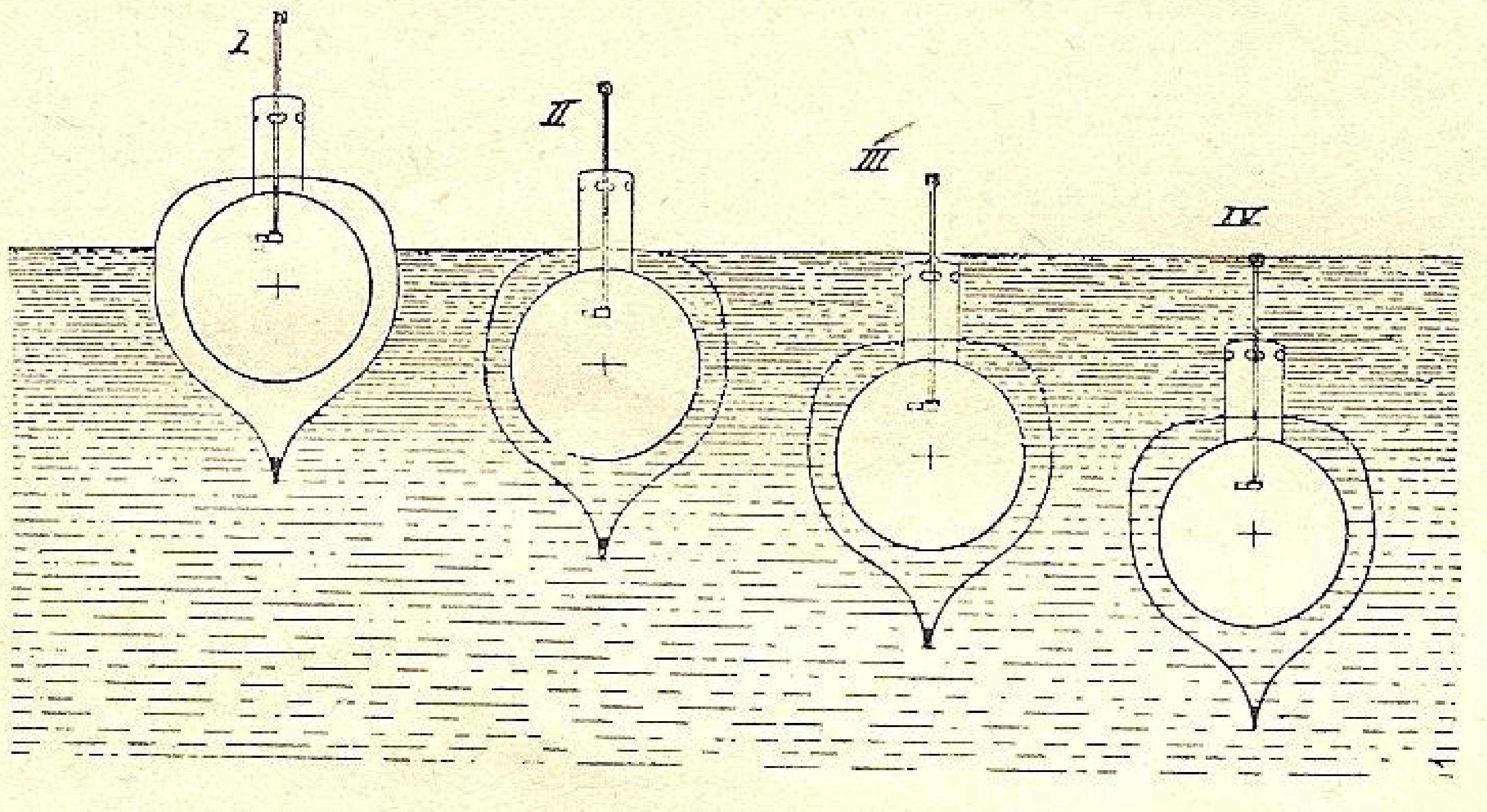


Răsboiul marin

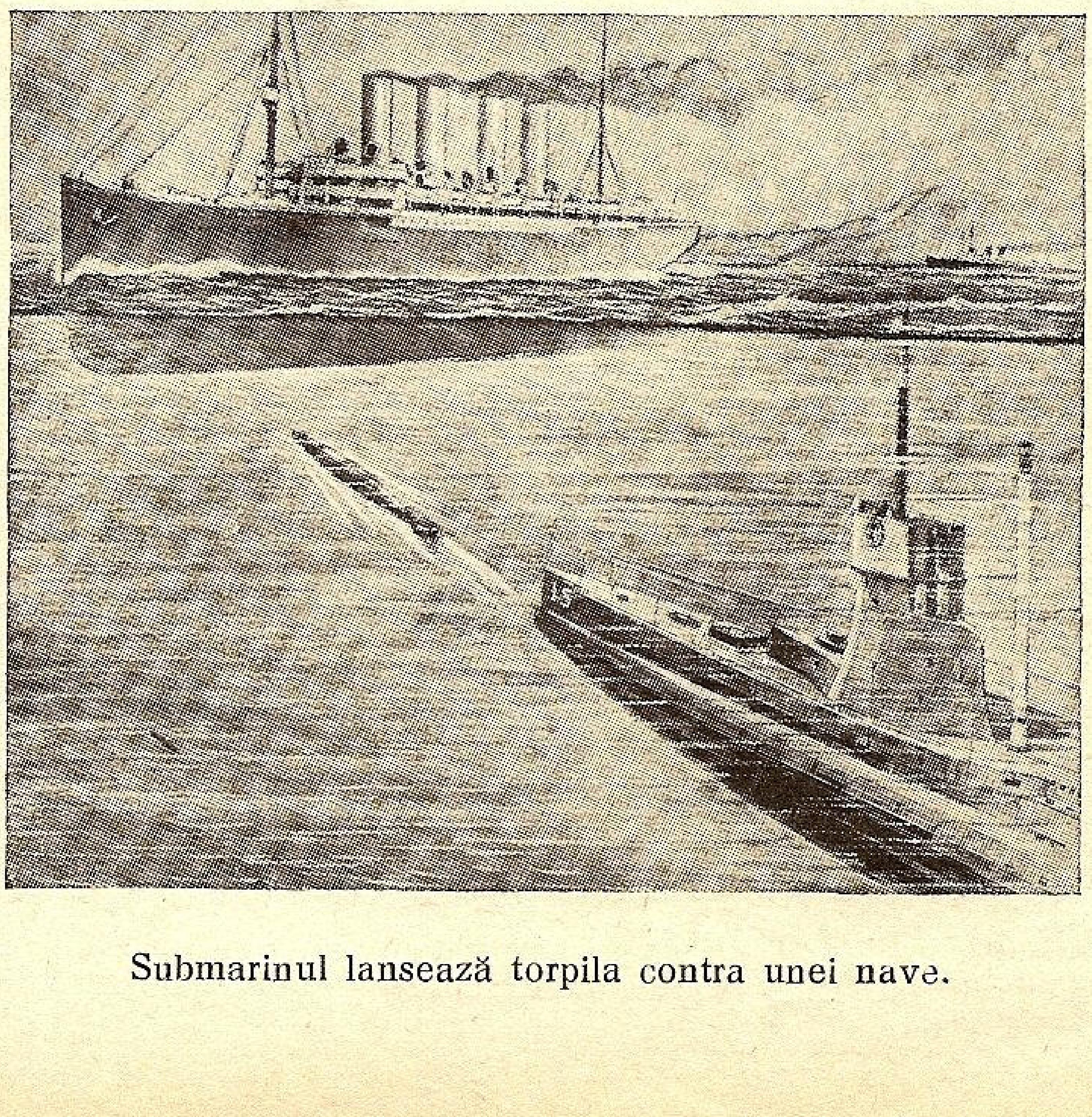
SUBMARINUL

După cum arătam în numărul precedent, torpilorul modern este submarinul.

Ideia afundărei şi atacărei inamicului pe sub apă e veche de când lumea. Abia însă din veacul al XVI-lea încep construcţii de nave submarine: 1580 englezul BOURNE, 1624 olandezul CORNELIUS VAN DREBBEL, 1630 francezii FOURNIER şi MARSENNES, 1773 BUSHNELL, 1797 cunoscutul FOULTON. Pomelnicul e cam lung: SOUSON (1821), SHULDAM (1924), MONTGERY (1825), NASMITH (1853), BRUN (1863), WINAU (1864), DAVID, NORDENFELD, DRZEWICSKI, GOUBET şi în fine LAUBEUF, părintele submarinelor moderne.



Diferite poziţii ale submarinului : la suprafaţă (I), cu chioşcul afară (II), numai cu periscopul (III) şi afundat cu totul (IV)

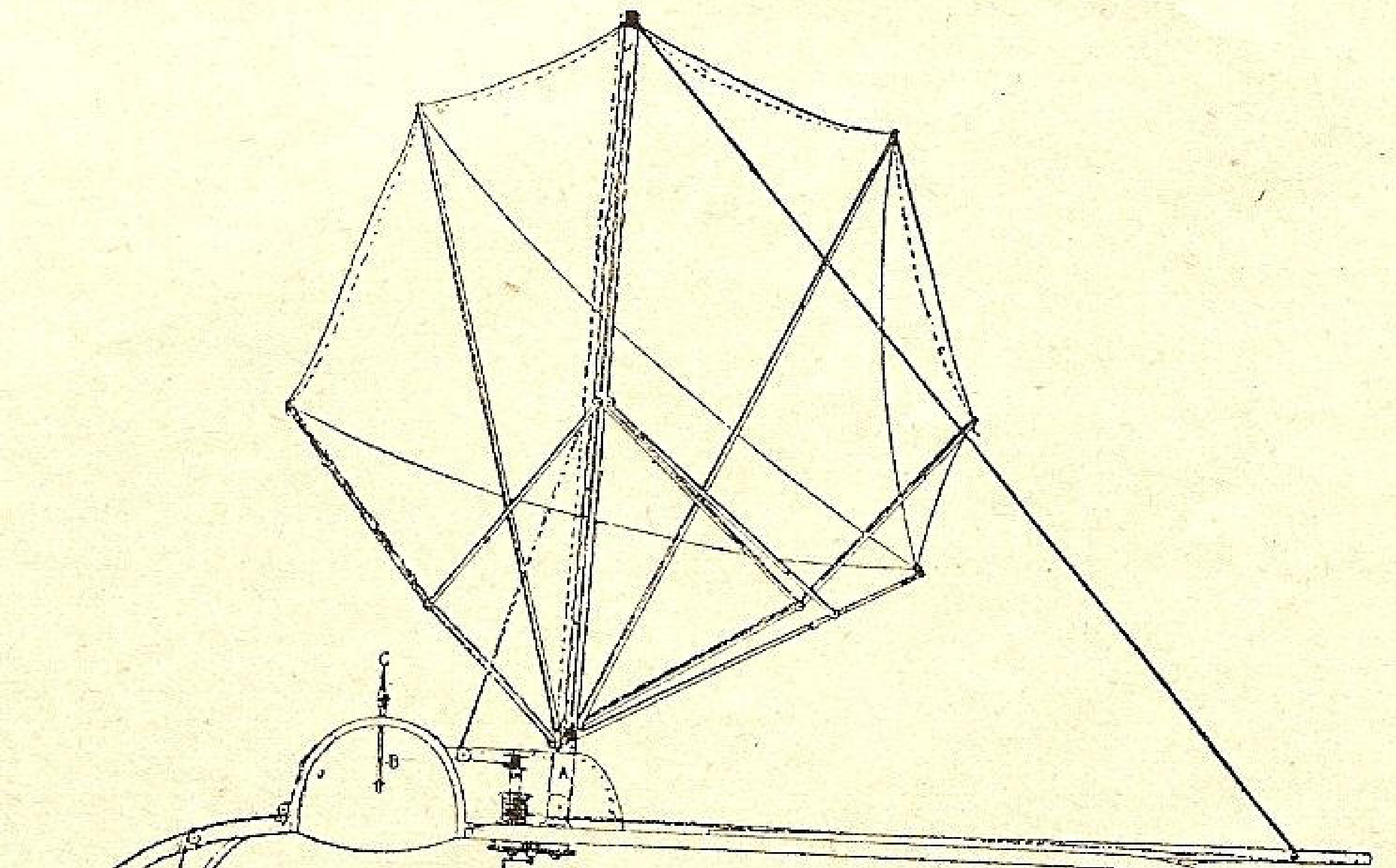


Submarinul lansează torpila contra unei nave.

Problema de rezolvat nu a fost uşoară, mai grea chiar decât a avionului, dat fiind puţinele mijloace technice de pe acele vremuri şi faptul că nu era una singură, ci mai multe:

I. PROBLEMA FORMEI, astfel ca pe lângă rezistenţa cât mai mare la presiunea adâncurilor, să opue şi o cât mai mică rezistenţă la înaintare. Natura a dat modelul: al peştilor.

II. PROBLEMA AFUNDĂRII cât mai rapide, care s'a rezolvat îmbrăcând submarinul propriu zis, de formă cilindrică, cu o coajă mai subţire. Spaţiul între coaje şi corpul interior formează BALASTUL în care apa intră dela sine, prin presiunea ei, astfel că în 30—50 secunde balasturile se umple, submarinul se îngreue şi învingând forţa de plutire se duce spre fund. Pentru eşirea la suprafaţă, aerul comprimat goneşte apa din balast, uşurând submarinul. E aplicarea principiului lui Arhimede.



„Nautilus," submarinul lui Foulton

Pentru menţinerea lui la o anumită adâncime, servesc cârmele orizontale, 2 la prova şi 2 la pupă, ca şi pentru menţinerea în poziţie orizontală.

III. PROBLEMA PROPULSIUNEI, a înaintării, rezolvată la suprafaţă prin folosirea motoarelor Diesel, iar în afundare a motoarelor electrice, alimentate de acumulatori încărcaţi în timpul mersului la suprafaţă.

IV. PROBLEMA STABILITĂȚII, — atât în lungime cât și în lățime, s'a rezolvat prin balasturi de apă la prova, pupa și lateral, cari se umplu sau se golesc automat. Cârmele orizontale concurează și ele.

V. PROBLEMA ORIENTĂRII la suprafață și când chioșcul e afară, e aceiași ca la navele de suprafață, — cârma verticală și busola. La afundări mici: busola giroscopică și periscopul, cu care din interior se poate scruta orizontul. A se vedea No. 1 (Ianuarie), în suplimentul pentru tineret.

VI. PROBLEMA TRAIULUI, în special a aerului, viciat atât de respirația echipajului, cât și de emanarea de gaz, s'a rezolvat cu rezervorii de aer sau oxigen comprimat și o substanță, OXILITA, care absoarbe bioxidul de carbon și redă oxigen.

VII. PROBLEMA SALVĂRII în caz de explozii sau spărturi.

Exploziile pot proveni din cauza gazelor dela combustibil sau dela acumulatori. Pentru prevenire se întrebuințează la motoare combustibil puțin volatil, petrol sau motorină, iar camera acumulatorilor este ermetic închisă și ferită de scântei.

Apa poate pătrunde:

1. din cauza presiunei la adâncimi prea mari: se fac pereți cât mai rezistenți.

2. Uitarea deschisă a capacului chioșcului, tuburilor de lansat torpile sau altă deschizătură. Pentru a evita aceasta, comanda de afundare e blocată atât timp cât e ceva deschis.

3. O spărtură din isbirea cu o navă sau alt obstacol. Remediul, punerea în mișcare a pompelor de evacuare și isgonirea apei cu aer comprimat; închiderea etanșe a compartimentului inundat.

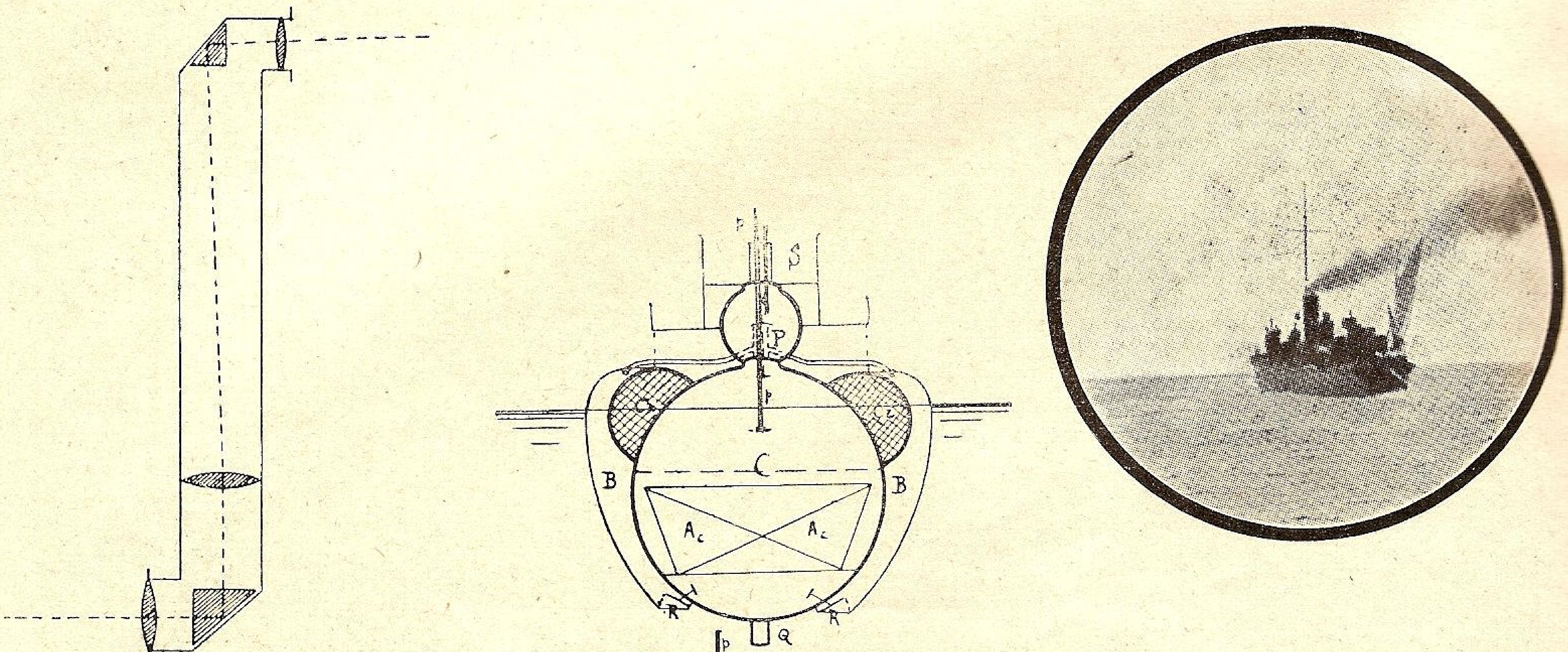
4. Atingerea sau așezarea pe fund, atunci când submarinul nu s'a putut ușura. In acest caz prima grije este de a se anunța cei de afară locul unde submarinul e naufragiat, printr'o geamandură căreia i se dă drumul dela bord. Geamandura, pe lângă sârma de care e legată, trage și un fir telefonic. Salvatorii descoperind geamandura, se pun imediat în legătură telefonică cu submarinul și ajutoarele de salvare nu întârzie de a sosi, dacă bine'nțeles adâncimea nu e prea mare și starea mării îngădue. Despre mijloacele de salvare vom vorbi în numărul viitor.

VIII. Problema armamentului. Tăria submarinului și groaza ce o inspiră navigatorilor stă într'o armă defensivă, — INVIZIBILITATEA și două ofensive: TORPILA și TUNUL. Torpilele fiind arme costisitoare, de mare volum și cu tragere greoae, contra navelor de comerț se folosește tunul, dela calibrul 75, 50 până la 300 m/m.

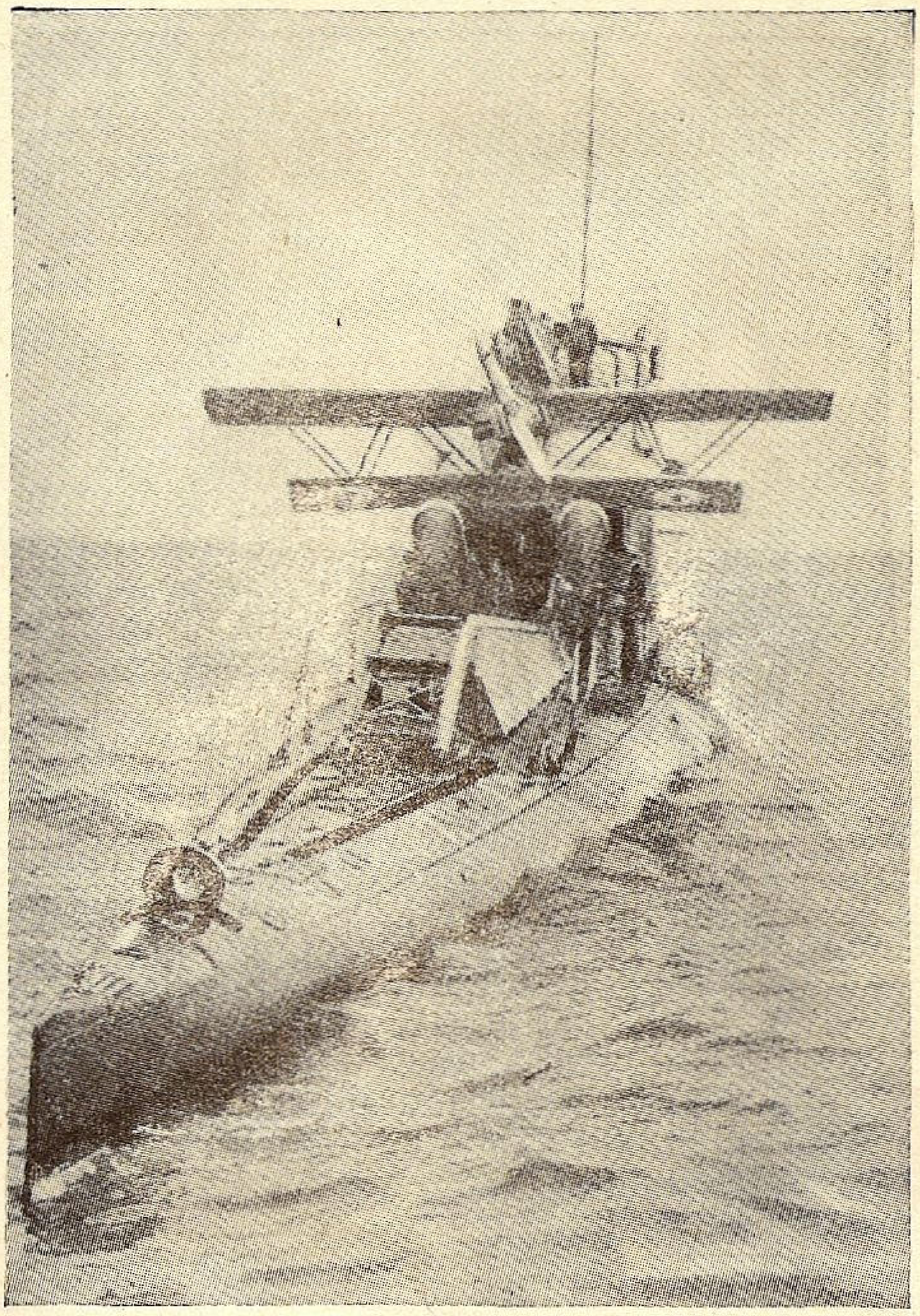
In ultimul timp submarinele pe lângă torpiloare au devenit și puitoare de mine, iar unele au chiar un hidroavion la bord.

IX. PROBLEMA PERSONALULUI este cea mai grea de rezolvat, deoarece pe lângă cunoștințe technice desăvârșite, se mai cere și un moral cât mai ridicat pentru a rezista vieții anormale și emoțiilor de pe submarin. Dela comandant până la ultimul gradat, e nevoe de sânge rece, de un desvoltat spirit al răspunderii, de hotărâre, de îndrăsneală. Ori câte submarine ar putea da șantierele, submariniștii sunt mai greu de format.

Care e viața pe submarin, chiar în vreme de pace, în epoca antrenamentului, s'a văzut în numărul citat. Când vom vorbi despre mijloacele de apărare contra lor, se va înțelege și mai bine ce oameni de elită primesc, din dragoste de țară, a-și face datoria pe asemenea nave, în cari nici moartea nu-i frumoasă, ca pe o navă de suprafață sau pe un avion.



Stânga: principiul periscopului. Dreapta: cum se vede o navă prin periscop. Jos: Q, chila; R, valvulele prin care intră apa; B, balasturi; G, cârmele orizontale; TLT, tuburi de lansat torpile; M, motorul; D, dinam; A, acumulatori; K, chioșc.



Unele submarine au și hidravioane la bord.

Isprăvile submarinelor au fost numeroase și se reduc la acelaș clișeu: a pleca pe ascuns, uneori departe de bază, — în războiul cel mare submarinele germane au ajuns în America, iar cele engleze și franceze au pătruns prin Dardanelele minate și au ajuns în Bosfor; a merge cât mai puțin la suprafață și cât mai mult afundat, doar cu periscopul afară, pândind trecerea navelor inamice; a se apropia cât mai mult și a torpila prada cu tunul; a fi urmărit, mai ales acum, de gonitoarele de submarine și avioane și a primi grenade cari, chiar când nu lovesc, pot să te trimită la fund, din cauza apei ce pătrunde printr'un nit slăbit ori sărit; a se întoarce, istoviți la bază, pentru a intra în spital sau a fi trimis în repauz — dacă au avut norocul să se întoarcă.

In războiul mondial, ca și în cel actual, germanii au folosit submarinele, atât contra navelor de război cât mai ales contra celor comerciale. O lună numai după declararea războiului, — la 23 Septembrie 1914, — submarinul german U-9 a devenit vestit prin scufundarea pe rând în mai puțin de o jumătate de oră a trei crucișetoare engleze: CRESSY, ABOUKIR și HOGUE. După torpilarea lui ABOUKIR, celelalte două au făcut greșala de a stopa și a culege din apă marinarii. Stoparea le-a fost fatală.

In 1914 au fost date la fund 300.000 de tone, în 1915 1.200.000 tone, în 1916 2.450.000 tone, în 1917 s'a atins chiar 2.100.000 tone într'un singur trimestru. Aliații trecând însă dela mijloacele defensive la cele ofensive, pagubele s'au redus simțitor, până la încetarea oricărui atac, datorită faptului că numărul submarinelor eșite din șantiere era mai mic de cât al celor scufundate, dar mai ales că nu se mai găsea personal pentru a le arma.

In războiul actual germanii, mai slabi în flotă, au folosit cu prisosință submarinele. Din cronica evenimentelor s'a văzut, pe lângă atacul navelor de comerț, două victime importante: nava port-avioane britanică COURAGEOUS și pătrunderea în baza navală dela Scapa Flow, unde a fost torpilat cuirasatul ROYAL OAK. Nici submarinele aliate nu au știut ce este odihna, deși lipseau țintele ,și numeroase au fost faptele de vitejie ale submarinelor franceze, engleze și poloneze.

CRONICA EVENIMENTELOR

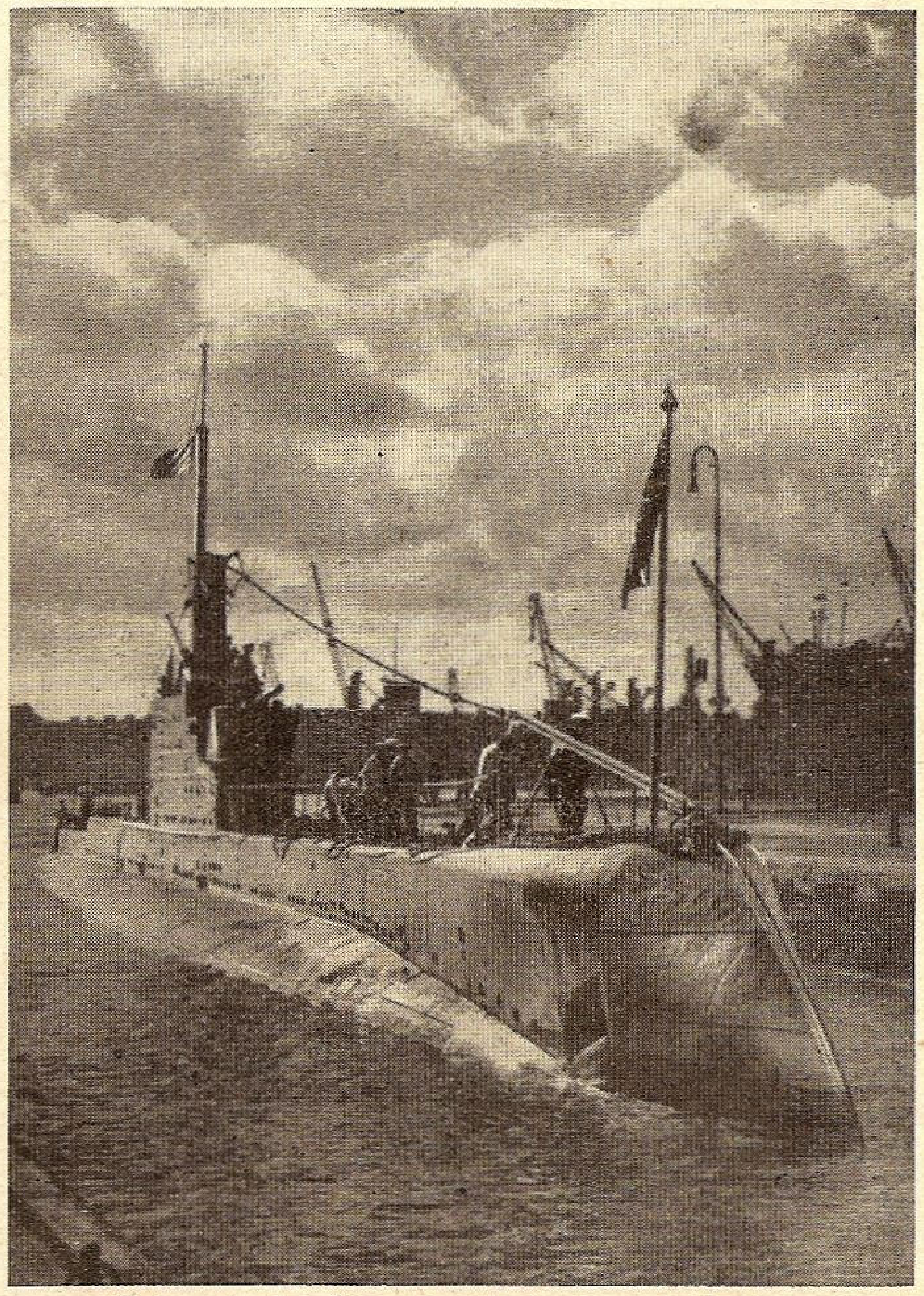
1—30 APRILIE 1940

IN NORVEGIA ȘI DANEMARCA

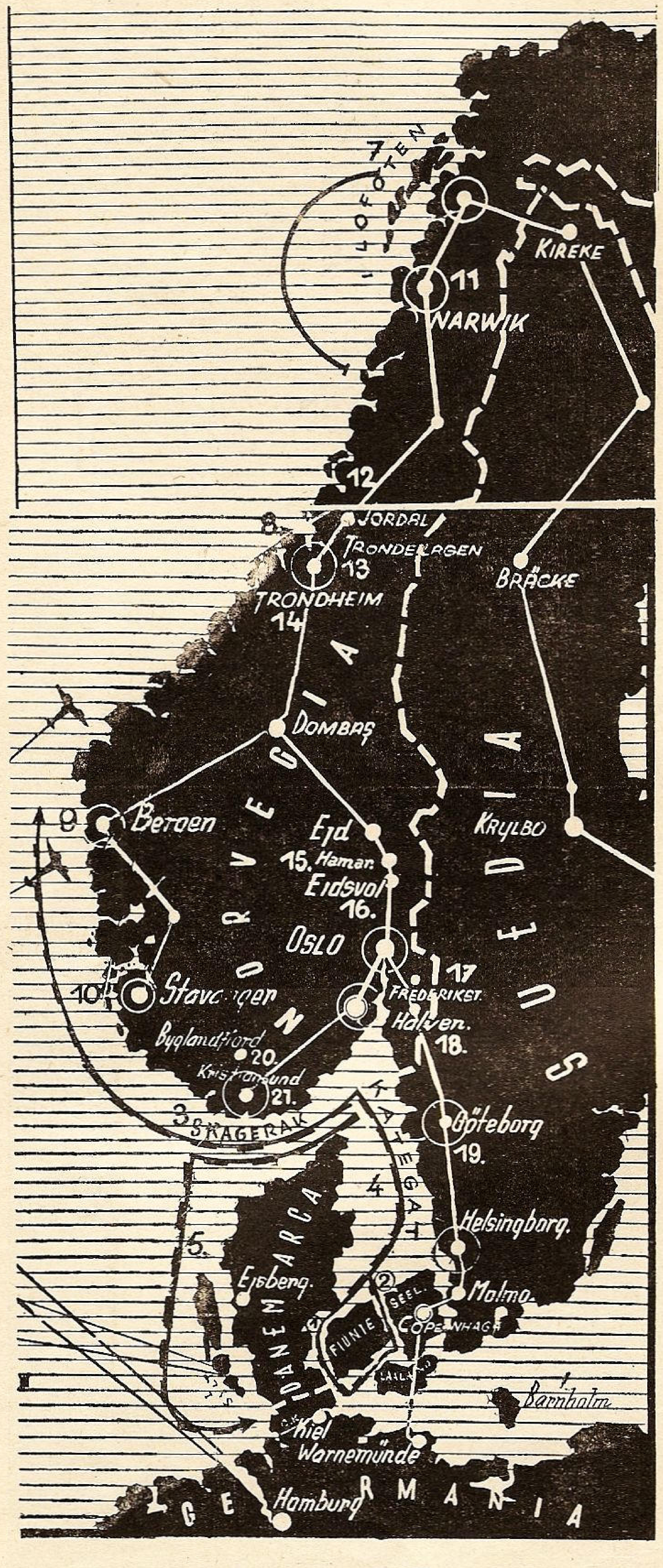
Cel mai de seamă eveniment al lunei Aprilie, — luna Sfintelor Paști, — a fost ocuparea Danemarcei și pătrunderea Germanilor în Norvegia. Motivul ? Intenția aliaților de a crea un nou front mai dinamic, în scopul de a opri orice aprovizionare a Germaniei cu minereu de fier din Norvegia și a stânjeni calea liberă prin coridorul teritorial al acestei țări.

Pregătirile germane s'au dovedit a fi fost de mult organizate, atât prin îmbarcări masive de trupe și material în porturile germane cât și alte trupe cari se găseau ascunse în navele de comerț ancorate de mult în porturile norvegiene.

Ocuparea Danemarcei s'a făcut în 24 ore, fără apărare, această țară neavând propriu zis o armată și, cu tot focul din Europa, în dorința ei de pace, nu



Submarinul polon „Orzel" ia parte la lupte.



Teatrul operaţiilor din Norvegia

a făcut nici-o concentrare, ca toate celelalte ţări neutre.

Debarcarea în Norvegia s'a făcut în mai multe puncte deodată, unele chiar foarte departe de bazele navale germane. A fost un act temerar, care l-a costat scump pe Napoleon, înainte de a fi fost asigurat de stăpânirea mării. Napoleon nu avea însă aviaţie, care le-a fost Germanilor de mare folos. Aplicând sistemul surprizei şi al înaintării rapide cu armata motorizată şi avioane, cu toate perderile, Germanii au reuşit să se instaleze solid la Sud şi să înainteze sistematic spre centru, la Nord mărginindu-se a ocupa şi întări Narvik.

Operaţiunile au decurs astfel:

6 Aprilie, flota germană părăseşte bazele şi se îndreaptă spre Nord, — Oslo şi coasta de West a Norvegiei.

7 Aprilie, cu toată vigilenţa aliaţilor, flota germană reuşeşte a se întoarce spre sud.

8 Aprilie, flota engleză aşează un baraj de mine dealungul coastei norvegiene, Germanii însă şi începuseră debarcările.

9 Aprilie, ciocnire în faţa fiordului Bergen între flota aliată şi hidroavioanele germane. Două crucişetoare britanice avariate, cuirasatul RODNEY lovit fără avarii, graţie cuirasei orizontale, distrugătorul GURKHA scufundat.

In aceiaşi zi luptă navală la Narvik între cuirasatul englez RENOWN şi cel german SCHARNHORST, însoţit de două crucişetoare. Rezultat nul, unităţile germane reuşind, prin viteza lor superioară, să se degajeze.

La Narvik în schimb mai multe distrugătoare engleze au scufundat mai multe distrugătoare germane şi vase de transport.

10 Aprilie, aviaţia engleză a scufundat două crucişetoare la Bergen.

11 Aprilie, aceiaşi aviaţie bombardează Nordheim şi scufundă un distrugător german.

11 şi 12 Aprilie, aliaţii presară peste 200.000 de mine în strâmtorile Skagerak şi Kategat.

13 Aprilie, cuirasatul britanic WARSPITE în fruntea unei escadrile de distrugătoare, reuşeste a mătura portul Narvik, scufundând 7 distrugătoare germane şi 12 nave de transport încărcate cu muniţii.

In rezumat, Englezii au pierdut un crucişetor, 4 distrugătoare şi 2 submarine, — dar au de unde. Germanii au înregistrat pierderea unui cuirasat, a 4 crucişetoare, 8 distrugătoare şi 3 submarine, — perderi cari, dat fiind numărul mic de unităţi, se poate spune că a lăsat Germania aproape fără flotă de suprafaţă.

La toate operaţiunile navale au luat parte şi unităţi polone, — distrugătoare şi submarine.

Activitatea submarinelor, luna trecută a fost remarcată prin succese de ale aliaţilor: la 14 Aprilie submarinul englez SPEARFISE a torpilat cuirasatul AMIRAL SCHEER, iar cel francez TRUANT un crucişetor german. De asemenea au mai fost victime printre navele de comerţ germane. Submarinele germane au avut o activitate extrem de redusă.

Minele, au jucat un mare rol, chiar politic: aşezarea de către aliaţi a unor baraje dealungul coastei apusene a Norvegiei a fost motivul politic al invadărei acestei ţări, debarcând simultan la Oslo, Bergen, Trosoe şi Narvick.

Aliaţii, după începerea ostilităţilor au reuşit să intre în Baltica şi să presare mine.

Aviaţia şi-a arătat eficacitatea cu prisosinţă tot timpul în trei chipuri:

1. Bombardând navele de război şi cele de comerţ, stânjenind astfel transporturile şi debarcările aliaţilor, prinşi în fiordurile înguste, fără posibilitate de a manevra şi închişi între pereţi înalţi, cari împedecau vizibilitatea şi stânjenea debarcările.

2. Transportând, — e vorba de cele germane, — trupe şi muniţii, evitând astfel surprizele minelor şi submarinelor.

3. Bombardând,—e vorba de cele aliate, aerodromurile germane din Danemarca şi Norvegia.

Lupta a fost şi este dârză, germanii având atât superioritatea numerică, cât şi baze apropiate de câmpul de luptă. Se afirmă că numai în Norvegia numărul avioanelor germane s'ar ridica la 1.300,—800 grele de bombardament, 200 uşoare şi 300 de vânătoare. Cele mai grele perderi suferite de aliaţi au fost în special la Andelsnes şi Namsos, turburând debarcarea şi cantonamentele, profitând mai ales de faptul că lipsea o artilerie antiaeriană puternică.

Aliaţii au bombardat de asemenea cu înverşunare în zilele de 14, 15, 17, 21, 23 şi 27 Aprilie aerodromurile dela Stawanger, Trondjheim, Aalborg, Oslo, Christiansand şi baza de pe insula Sylt. Răspuns? Atac aerian, fără rezultat, asupra bazei navale dela Scapa Flow.

DUNĂREA

Războiul a avut darul să adune câţiva nori întunecaţi şi pe deasupra albastrei Dunăre, ameninţând libera navigaţie. Din iniţiativa guvernului nostru, reprezentat în comisia riverană de d. ministru V. V. Pella, cele patru state riverane,—Ungaria, Jugoslavia, România şi Bulgaria,—au luat dispoziţiile de mai jos, spre a împiedica vre-o obstrucţie sau o intervenţie directă a unuia dintre beligeranţi:

Având în vedere principiile fundamentale ale statutului Dunării privitoare la libertatea navigaţiei pe Dunăre şi la necesitatea de a veghea ca nici un obstacol să nu fie pus securităţii acestei navigaţiuni;

Ţinând seama şi de declaraţiile şi propunerile comune făcute de delegaţii Statelor riverane, azi reprezentate în Comisia Internaţională a Dunării, cât şi de măsurile de securitate deja luate sau cari vor mai fi luate de către guvernele ziselor State, cum şi de Comisia Internaţională a Dunării, în împrejurările excepţionale de astăzi;

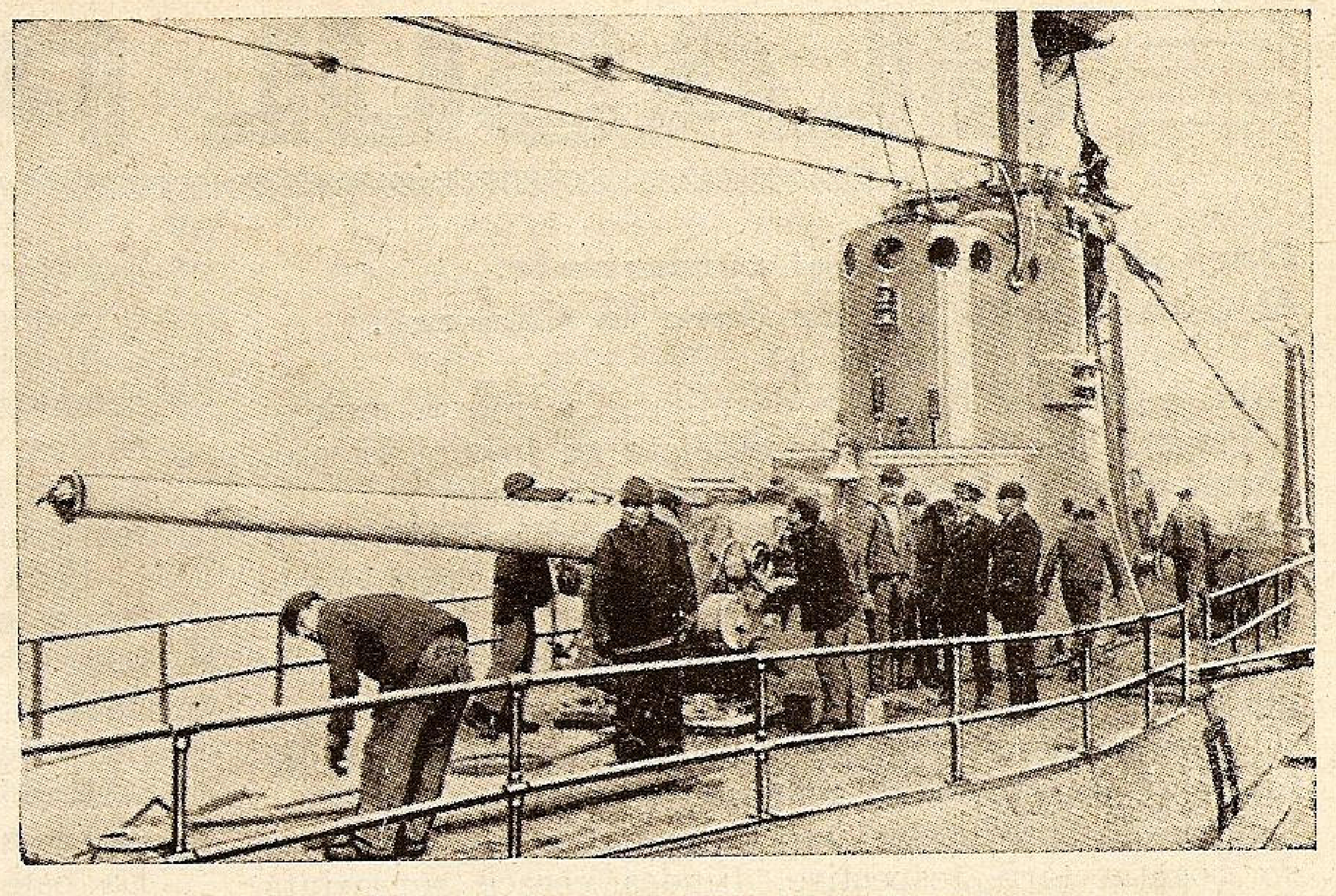
Ia act de aceste propuneri şi măsuri şi le insuşeşte.

ART. 1.—Nu este admis să circule pe Dunăre nici un bastiment afectat altor scopuri decât acela al transporturilor persoanelor şi mărfurilor.

Această dispoziţiune nu priveşte bastimentele aparţinând statelor riverane în raza lor de poliţie, care se întinde între cele două maluri naţionale sau în faţa malului naţional, până la linia de frontieră.

ART. 2.— Transitul de arme, de muniţiuni şi de materii explozibile nu va fi admis pe Dunăre fără autorizaţiunea prealabilă a Statului transitat.

Aceste dispoziţiuni nu privesc în nici un fel reglementarea actuală a tranzitului de arme, de muniţii şi de materii explozibile destinate guvernelor riverane.



Submarinele sunt armate şi cu tunuri.

ART. 3.—Nici un transport de materiale grele, cum ar fi cimentul, minereurile şi piatra, nu este admis să traverseze sectorul Porţilor de fer şi al Cataractelor Dunării, decât cu o autorizaţie specială, eliberată de autorităţile portului de încarcare.

Administraţia Porţilor de Fer şi a Cataractelor va lua măsuri speciale de precauţiune, pentru a asigura securitatea trecerii unor asemenea transporturi.

ART. 4.—Statele riverane vor controla echipagiul bastimentelor cari navighează pe Dunăre şi nu vor admite ca numărul membrilor echipagiului să depăşească numărul realmente necesar.

Personalul, găsindu-se la bord va trebui să posede documente atestând identitatea şi calificarea funcţiunii efective pe care o îndeplineşte pe zisul bastiment.

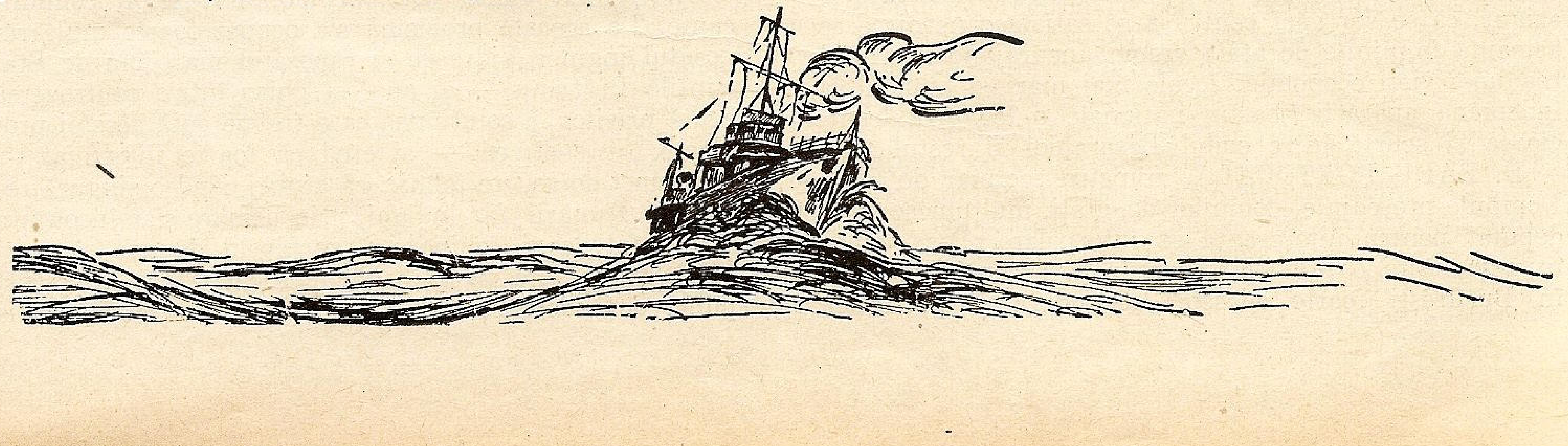
ART. 5.—Pe întinderea fluviului, unde-şi exercită poliţia lor de navigaţie, statele riverane vor lua toate măsurile utile pentru a asigura executarea dispoziţiunilor mai sus menţionate.

Măsura aceasta a fost primită cu satisfacţie de toată lumea, ca o dovadă a bunei înţelegeri între puterile semnatare de a păstra pacea în bazinul Dunărean, prin respectarea strictă a neutralităţii. Presa oficială mondială se exprimă în cel mai elogioşi termeni şi vede în acest acord primul pas politic comun în vederea unei colaborări mai intense în viitor.

*

In clipa când scrim rândurile acestea războiul s'a extins în Belgia şi Olanda. Din punct de vedere moral, reîncepe goana la mare din războiul 1914—1918, cu un atac direct asupra Angliei. Dar acestea întâmplându-se în Mai, ne rezervăm pentru numărul viitor.

CRONICAR



GLASUL PRESEI

Desvoltarea marinei comerciale. O interesantă interpelare la Cameră.

D. I. MARINESCU a desvoltat, în trecuta sesiune a Camerii o interesantă interpelare cu privire la problema desvoltării marinei noastre comerciale.

D-sa, a început prin a arăta importanța căilor maritime și fluviale în viața popoarelor, iar problemele ce se apropie de această chestiune sunt în legătură cu desvoltarea vieții economice și a puterilor militare ale Statului.

Importanța marinei comerciale poate fi vădită din foarte multe puncte de vedere. Ea asigură o bună valorificare a produselor naționale, ea creiază un isvor de bogăție țării respective, fiindcă ceeace reprezintă pentru un Stat, deținător de mine de aur, exploatarea acestor mine, reprezintă, în aceeași măsură aproape, și posesiunea vaselor fluviale și maritime, mai ales în împrejurările actuale, când transporturile maritime nu se fac decât pe bază de valute forte, de devize forte.

Noi avem căi maritime care se întind până în interiorul țării, prielnice pentru desvoltarea unei puternice marine comerciale. Avem în acelaș timp și un export voluminos în materii prime și cereale.

D-sa crede că a venit momentul să ne fixăm o politică precisă în domeniul desvoltării marinei comerciale, care va trebui să aibă un caracter de permanență, bazându-se pe studiul aprofundat al problemei sub toate aspectele ei. Este necesar înființarea unui credit fluvial și maritim, care să fie folosit de armatorii ce înțeleg să-și investească capitalul pentru a creia o flotă comercială românească. Deasemenea, să încurajeze construcția și repararea radicală a vaselor sub pavilion român. S'ar putea, — acordând privilegii care nu grevează bugetul Statului, — să atragem inițiativa privată, acordându-se scutiri vamale materiilor prime necesare construirii vaselor.

Industria armatoriei, este plină de riscuri, încât, pentru a determina pe cineva să o îmbrățișeze, ar trebui să i se facă mari facilități.

Oratorul, s'a ocupat apoi de problemele de indiguire a unora din malurile Dunării la Brăila și Galați, precum și de legarea acestui din urmă port dunărean cu Brăila printr'o șosea care să aibă lungimea de 18 km., în loc de 250 km. cât este astăzi.

D-sa, a încheiat astfel, adresându-se d-lui ministru Radu Portocală, care se afla pe banca ministerială:

Eu rog banca ministerială, reprezentată printr'un strălucit fiu al Brăilei, un cunoscător al problemelor noastre locale, care desigur o cunoaște și pe aceasta și care cu dragă inimă ar dori să vadă cât mai curând realizate aceste lucrări, să se facă interpretul nostru și cu privire la rezolvarea acestor probleme, să dea sugestiile respective și să sprijine inițiativele care îl asigur, că se vor găsi pentru a se satisface nevoi ce se așteaptă împlinite de atâta vreme, încurajând desvoltarea unei vieți economice locale mai mari și punând la îndemâna apărării noastre naționale o legătură lesnicioasă și scurtă între sudul Basarabiei și restul țării

D. RADU PORTOCALĂ, ministru secretar de Stat: Domnule președinte, domnilor deputați, mulțumesc d-lui deputat pentru interesanta sa interpelare. D-sa aduce în actualitate o problemă, care a fost considerată aci în București foarte adeseori secundară și periferică deși în realitate ea este o problemă de o însemnătate covârșitoare pentru economia generală a țării.

D. ministru al Aerului și Marinei, care este competent să răspundă d-lui deputat al ținutului Dunărea de Jos, își va face desigur cu prisosință datoria. Astăzi a fost reținut la departamentul său, de interese de serviciu.

Până atunci însă, vă rog să-mi îngăduiți, ca în foarte scurte cuvinte să fixez principiile generale care stau la temelia acestor două probleme și care prin urmare îngădue guvernului nostru ca să ia măsurile necesare, însă numai în aceste limite.

Problema pavilionului național este strâns legată de aceea a porturilor noastre dela Mare și dela Dunăre. Ea este comandată însă de două principii: întâi de regimul internațional al Dunării, regim care nu îngădue Statului român, — trebue s'o spunem limpede din capul locului — să ia orice fel de măsuri. Tratatul dela Versailles și statutul Dunării au fixat caracterul internațional al Dunării, asigurând libertatea dreptului de navigațiune și asigurând egalitatea de tratament pentru toate pavilioanele. Incât programul pe care guvernul îl întocmește — și este desigur momentul când țara românească să aibă un program unitar și armonic în această privință și pentru porturi, și pentru navigație — este limitat de această lege internațională pe care guvernul înțelege s'o respecte. Dar aceasta nu însemnează că guvernul nu are posibilitatea altor soluțiuni. Prin urmare, programul care se întocmește nu va fi un program de privilegii pe Dunăre, pentrucă nu este îngăduit de regimul internațional al Dunării, ci va fi un program de susținere la uscat a armatorilor, cu alte cuvinte un program de protecțiune a armatorului român. Și cred — fără să fac o anticipare fiindcă sunt lipsit de competență, — cred că problema de navigație nu este numai o problemă de construcțiune de vase, ci este mai mult decât atât și în primul rând o problemă de susținere pe cale fiscală și administrativă.

Incât, în aceste limite pe care le îngădue legea internațională, guvernul își va face desigur întreaga datorie.

Domnilor deputați ,în al doilea rând d. deputat Marinescu a ridicat problema indiguirii regiunii dintre Brăila și Galați și a punerii în valoare a acestor terenuri inundabile. Este desigur iarăși o problemă nu numai de interes regional, dar de interes național. Această lucrare va pune în valoare porturile dela Dunărea de Jos.

Această problemă, ea însăși este comandată de două elemente tehnice și nu știu dacă, pentru moment, suntem în situația de a poseda suficientă documentare tehnică.

In primul rând, este principiul vaselor comunicante. De această problemă s'a ocupat foarte mult răposatul inginer Vidrașcu și răposatul mare om de Stat Vintilă Brătianu — ei au fost chiar într'o controversă acută privitor la soluțiunea care trebue dată acestei probleme. Se susținea — și cred că foarte intemeiat — din punct de vedere tehnic, că atunci când o singură regiune a Dunării s'ar indigui, prin urmare s'ar înconjura un fel de zid chinezesc, surplusul de apă s'ar revărsa într'o altă parte a țării, Incât, întâi din acest punct de vedere studiul tehnic prealabil trebue să fie foarte precis, pentrucă dacă o soluţiune poate fi folositoare unei părţi a ţării, ea poate fi vătămătoare în schimb altei părţi a ţării.

A doua regulă tehnică care trebue observată şi studiată este problema infiltraţiilor subterane. Nu este suficient să înconjurăm un ţinut cu un zid chinezesc, pentrucă în virtutea aceluiaşi principiu al vaselor comunicate, apa va pătrunde pe dedesupt atunci când nivelul ei se ridică la o anumită cotă şi va ţâşni în mijlocul terenului indiguit.

Aşa încât, din acest punct de vedere trebuesc făcute studii tehnice de observaţiune pe o perioadă de timp mai lungă, la faţa locului.

Aceasta nu înseamnă că guvernul nu este hotărît să soluţioneze această problemă cu un ceas mai de vreme. La ministerul Marinei se lucrează cu o sârguinţă deosebită şi avem norocul să avem în fruntea acestui departament, un ministru harnic, capabil şi plin de inimă, care este doritor să rezolve, toate problemele comerciale şi naţionale dela Dunăre (aplauze).

D-sa desigur nu uită că guvernul trebue să rămână pe aceiaşi linie pe care au avut-o toate guvernele dela 1856 până azi, pe aceiaşi linie de comandament naţional că Dunărea este nu numai calea de comunicaţie cea mai ieftină pentru valorificarea bogăţiilor noastre naţionale, dar este hotarul de Sud de totdeauna al ţării noastre. Aşa încât pot asigura pe d. interpelator şi onorata Cameră că soluţiunile pe care d. ministru al Marinei le va aduce vor fi cele mai potrivite pentru rezolvarea acestor două probleme. (Ziarul „România")

Asigurarea navigaţiei pe Dunărea de jos. Care sunt drepturile şi obligaţiile statelor riverane.

Dunărea este artera de comunicaţie cea mai importantă din Europa centrală, căci e navigabilă pe o lungime de 2380 km., dela Regensburg, în Germania, până la vărsarea sa în mare; iar dacă ţinem seama şi de porţiunile navigabile ale afluenţilor săi — fără reţeaua canalurilor — calea de apă pe care pot circula vasele de diferite tipuri şi tonaje, motonavele, motocisternele, remorcherele şi şlepurile, este de 3400 km.

Ea este şi o rută directă combinată — maritimă şi fluvială — ce asigură circulaţia vaselor între porturile sale şi cele ale mărei Negre, sau porturile din Orient.

De aceea marea cale maritimă-fluvială, care are ca bază Dunărea, prezintă o importanţă deosebită în traficul internaţional şi în special în traficul oriental şi central european.

Atât d. Lucien Romier — un distins publicist francez, specialist în problemele economice — într'un studiu interesant publicat acum câţiva ani în „Revue des Deux Mondes", cât şi un economist german, d. dr. Schlaegel, într'o conferinţă ţinută la Viena, în 1939, despre politica transporturilor şi tarifelor în traficul de mărfuri pe Dunăre, au pus pe întâiul plan această rută maritimă-fluvială, care interesează, nu numai statele riverane, dar şi alte state.

In ultimul timp s'a pus în discuţie chestiunea asigurării navigaţiunii pe Dunărea de jos şi a poliţiei navigaţiunii. Reamintim că în statutul internaţional al Dunării s'au prevăzut dispoziţii în această materie, care interesează direct statele riverane, între care şi România. In art. 10 al acestui statut se spune: „Comisiunea internaţională a Dunărei va veghea ca niciun obstacol de niciun fel să nu fie pus din partea unuia, sau a mai multor state, liberei navigaţiuni pe fluviu"; iar în ce priveşte poliţia navigaţiunii, s'a prevăzut următoarele:

„Pentru părţile fluviului făcând fruntarie, executarea regulamentelor de navigaţie şi de poliţie va fi asigurată prin bună înţelegere între statele riverane în marginele suveranităţii lor.

Exerciţiul poliţiei generale pe reţeaua internaţională aparţine statelor riverane, care vor comunica fiecare regulamentele sale, comisiunei internaţionale".

Pentru asigurarea navigaţiunii în sectorul Porţilor de Fer şi al Cataractelor, s'a înfiinţat o administraţie specială, cu sediul la Orşova. In sectorul Dunărei maritime, în urma noului regim stabilit prin modificarea atribuţiilor comisiunei europene dunărene şi a asigurării drepturilor de suveranitate legitimă României, noi suntem aceia care asigurăm libertatea navigaţiunii şi exercităm poliţia ei.

A mai intervenit apoi un acord special între comisiunea internaţională — a cărei jurisdicţie se întinde pe Dunărea navigabilă mijlocie şi de jos până la Brăila — Iugoslavia şi România, privitor la sectorul Porţilor de Fer şi al Cataractelor, care a fost încheiat la Semmering, în ziua de 29 Iunie 1928.

In acest acord s'a prevăzut înfiinţarea unor servicii speciale, tehnice, administrative şi poliţieneşti sub denumirea de „Administraţia Porţilor de Fer şi a Cataractelor", cu sediul central la Orşova.

Ce misiuni au serviciile ce fac parte din această administraţie?

Cele technice au misiunea să dirijeze şi să controleze toate lucrările privitoare la întreţinerea şi îmbunătăţirea navigabilităţii în sectorul Porţilor de Fer şi al Cataractelor — afară de lucrările noi ce vor face obiectul unor măsuri speciale stabilite în comun acord de cele două state riverane şi comisiunea internaţională dunăreană; iar serviciul de navigaţiune are ca misiune poliţia şi supravegherea navigaţiunii, cu scopul de a asigura sau uşura exerciţiul technic al său.

In capitolul VII al acestui acord se spune că autorităţile riverane sunt însărcinate cu poliţia navigaţiunii şi ele sunt obligate în limita suveranităţii fiecărui stat să intervină, fie din proprie iniţiativă, fie în urma cererei administraţiei Porţilor de Fer şi Cataractelor, de la Orşova, în orice împrejurări, care ar reclama măsuri de ordin poliţienesc ce interesează asigurarea navigaţiunii.

Art. 33 prevede dreptul administraţiei de a semnala autorităţilor riverane însărcinate cu poliţia navigaţiei, contravenţiunile ce i s'ar aduce la cunoştinţă de propriile sale organe, orice neregulă „care ar reclama intervenţia lor, precum şi orice daune produse echipamentelor, edificiilor şi instalaţiunilor puse la dispoziţia sa".

România şi Iugoslavia ,ca state riverane ale sectorului Porţilor de Fer şi Cataractelor ,pot interveni imediat şi din propria lor iniţiativă, în toate cazurile ce interesează, direct sau indirect, siguranţa navigaţiunii, în limita suveranităţii lor cu organele lor competente şi cu vasele afectate poliţiei navigaţiunii.

Mai sunt apoi aranjamentele încheiate între România şi Iugoslavia pentru determinarea competinţei lor în exercitarea poliţiei navigaţiunii pe linia de frontieră în sectorul Porţilor de Fer şi al Cataractelor, sau în vecinătatea acestei linii.

In ultimul timp în acelaş scop, — asigurarea navigaţiunii pe Dunărea maritimă şi fluvială — s'au stabilit înţelegeri între România şi celelalte state riverane, impuse de propriile lor interese, ca şi de caracterul internaţional al acestui fluviu.

R. SEIŞEANU

(Ziarul „Universul")

Importanța și semnificația hotărârilor Comisiunei internaționale a Dunărei

In grija lor vigilentă de a ține apele Dunărei în afara complicațiunilor eventuale pe care le-ar putea crea repercusiunile conflictului armat din Nordul și Occidentul Europei, cele patru State riverane: România, Iugoslavia, Ungaria și Bulgaria — într'o unanimitate și concordanță de atitudine care nu se pot accentua în de-ajuns — au luat, în ședința de Miercuri 17 Aprilie 1940, a Comisiunei Internaționale a Dunărei, întrunite la Belgrad, hotărîri și măsuri de o excepțională importanță, pentru asigurarea navigațiunei pe Dunăre, în condițiuni normale.

Isvorîte din voința hotărîtă a celor patru națiuni riverane care urmăresc cu tenacitate salvgardarea păcei și a neutralităței lor în Basinul Dunărean, aceste măsuri, propuse din inițiativa României și acceptate în întregimea lor și cu toată însuflețirea de către reprezentanții Iugoslaviei, Ungariei și Bulgariei, prezintă o serie de aspecte de o covârșitoare importanță:

1. — Hotărîrile dela Belgrad, precizând hotărîrile luate de cele patru State riverane pentru asigurarea — prin organele și poliția lor proprie — transporturilor de persoane și mărfuri pe Dunăre, ca și interzicerea tranzitului de arme, munițiuni și materii explosibile fără autorizarea lor prealabilă; precum și asumarea dreptului lor de poliție și control în apele lor teritoriale, pentru ca aceste dispozițiuni să nu fie — de către nimeni — transgresate, se justifică prin drepturile de suveranitate ale acestor State — recunoscute în timp de pace — și asumate de ele, în mod logic în împrejurările excepționale de astăzi, pentru a preîntâmpina extinderea războiului pe Dunăre.

2. — Unanimitatea care a prezidat la hotărîrile și măsurile luate de către cele patru State riverane, dovedesc identitatea lor de interese în problemele privind securitatea navigațiunei pe Dunăre; unanimitatea, care, pe de altă parte, ilustrează spiritul de încrezătoare colaborare în apărarea intereselor lor comune, ce domnește și se realizează astfel între Bulgaria, Ungaria, Iugoslavia și România.

3. — Nefiind îndreptate împotriva nimănui — neutralitatea desăvârșită în actualul conflict european, a celor patru State riverane alcătuind dogma politicei lor internaționale — hotărîrile acestor State, oglindind obiectivitatea lor față de cele două tabere beligerante, nu pot întâlni decât consensul lor necondiționat.

Acordul internațional dela Belgrad, din ziua de 17 Aprilie 1940 — în care inițiativa guvernului Român și a ministrului de Afaceri Străine, d. Grigore Gafencu, dovedește permanența sforțărilor sale pentru menținerea păcei și crearea cadrelor unei cordiale și încrezătoare colaborări în această regiune a Europei — aruncă o lumină nouă asupra posibilităților vaste de cooperare care s'au dovedit că pot exista — atunci când interese comune le-o comandă și le unesc — între Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria și România.

J. PALEOLOGU

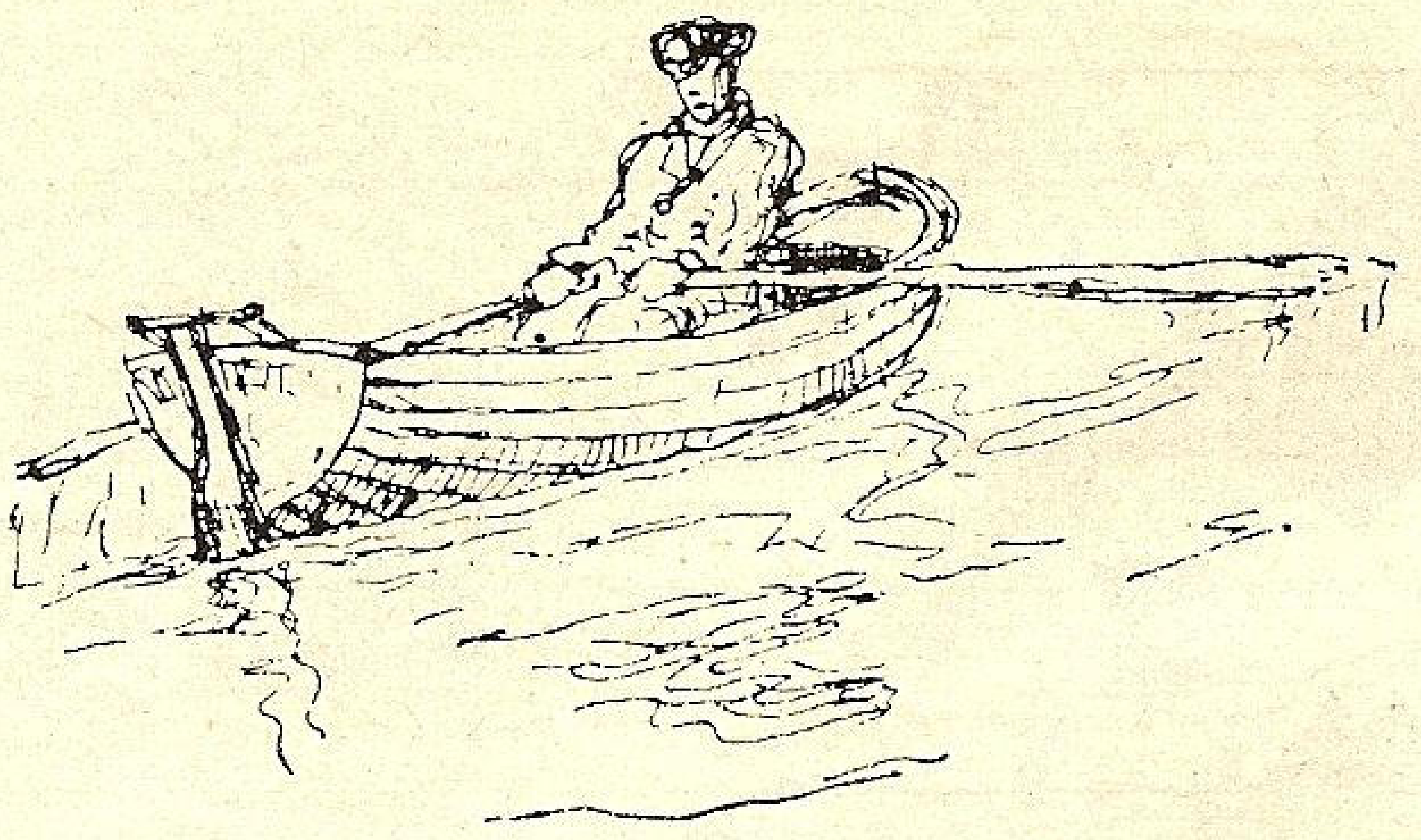
(Ziarul „România“)

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN



Imnul marinarilor.

Suntem marinari de seamă,
Luptători pe câmp de ape,
De furtună n'avem teamă
Că mormânt vrea să ne sape,
Noi cântăm, cântăm mereu!

Dorul dacă'n noi se frânge,
Frigul de-l simţim prin oase,
Iar urâtul de ne'ncinge
Zile de n'avem frumoase,
Noi cântăm, cântăm mereu!

Gândul moare şi'nviază,
Dorul, oricât e de mare,
Mintea el ne-o ţine trează
Şi ne'ndeamnă la 'nchinare,
Noi cântăm, cântăm mereu!

Suntem bravi flăcăi de mare,
Şi din vuet de furtună
Facem cântec de 'nălţare,
Val pe val când se adună,
Noi cântăm, cântăm mereu!

Suntem marinari de rasă,
Nu ne pasă de furtună,
Că nădejdea nu ne lasă,
Tunetele când răsună,
Noi cântăm, cântăm mereu!

GALLIA TUDOR

Barcarolă.

Saltă, nava mea iubită,
Peste pulberea de spumă
Şi mă du la ţărm grăbită,
Că de mult n'am mai călcat
Pe pământul sfânt şi drag.
Saltă nava mea uşoară şi mă du la ţărm!

Dorul s'a aprins în mine,
Bucuria mă'nfioară.
Par'că valu'n loc mă ţine,
Că de mult n'am mai călcat
Pe pământul sfânt şi drag.
Saltă nava mea uşoară şi mă du la ţărm!

Luna mi-a aprins făclie,
Marea 'mi dă salutul nopţii,
Cu argintu-i mă îmbie,
Că de mult n'am mai călcat
Pe pământul sfânt şi drag.
Saltă nava mea uşoară şi mă du la ţărm!

Dragostea mă chiamă'n taină,
Sub stejarul din pădure,
Imbrăcat în verde haină,
Că de mult n'am mai călcat
Pe pământul scump şi drag.
Saltă nava mea uşoară şi mă du la ţărm!

Navă nu mai sta o clipă,
Vraja mării 'nchide-o 'n tine,
Sări pe-a vântului aripă,
Că de mult n'am mai călcat
Pe pământul sfânt şi drag.
Saltă nava mea uşoară şi mă du la ţărm!

GALLIA TUDOR

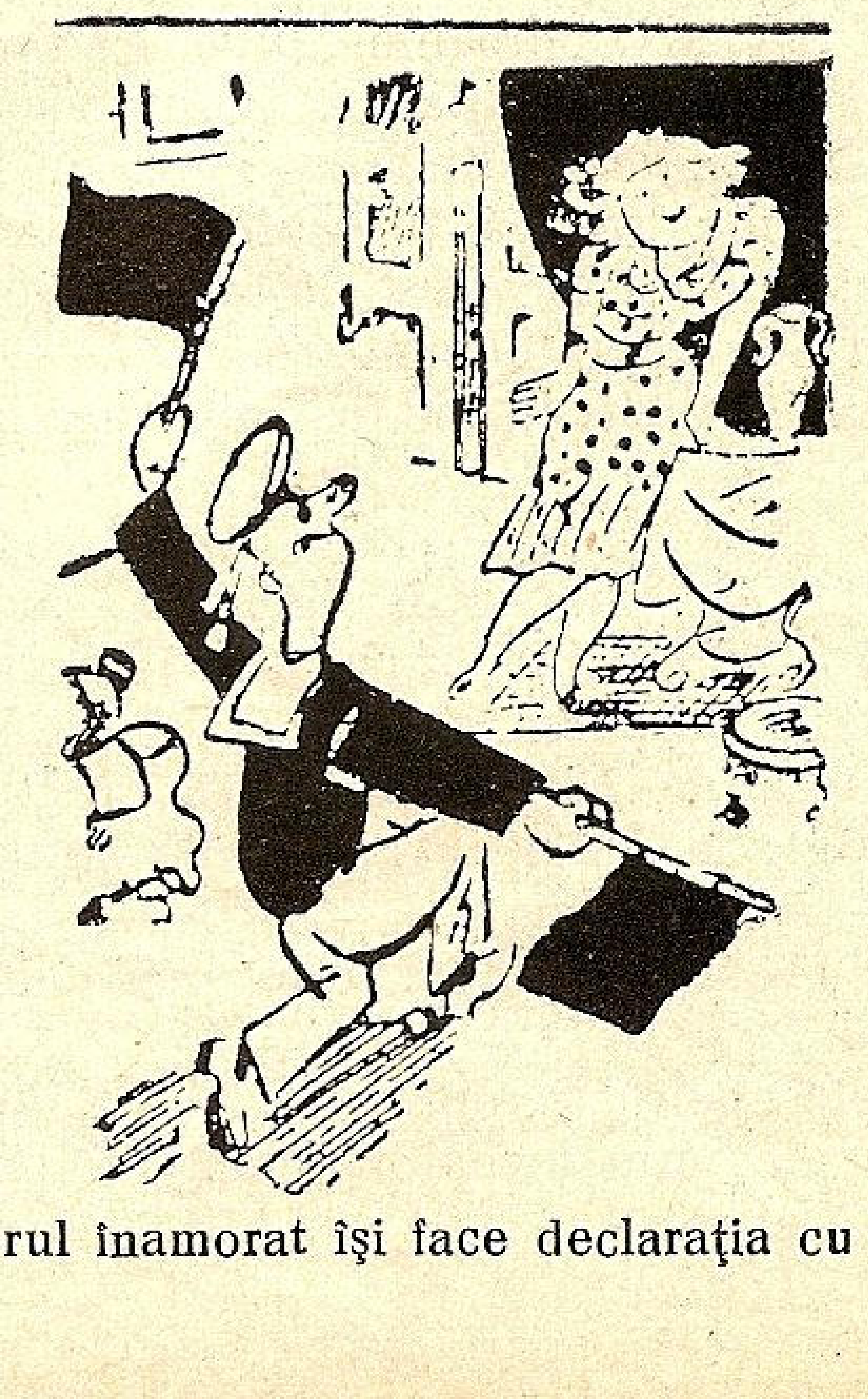
Corăbiile.*)

Pornesc din port corăbii ca duse'n veşnicie
Purtând cu ele parcă şi sufletul din noi,
In urma lor, pe ţărmuri, chin aprig ne sfâşie
Şi nu ne vine a crede că nu mai vin 'napoi.

Da, ele duc o lume întreagă de lumină,
De cântece şi visuri şi 'mbătătoare flori, —
Infăşuraie'n mute perdele de muslină
Plutesc, sicrie negre, pe negrele vultori...

Noi, de pe ţărm, le pierdem din cât vedem 'nainte
Şi, ca pe veci pierdute, le plângem cu amar,
Dar, albe, luminoase ca lebedele sfinte,
Peste vecii de ape şi veacuri, cine ştie
In raza căror dornici priviri din nou răsar...

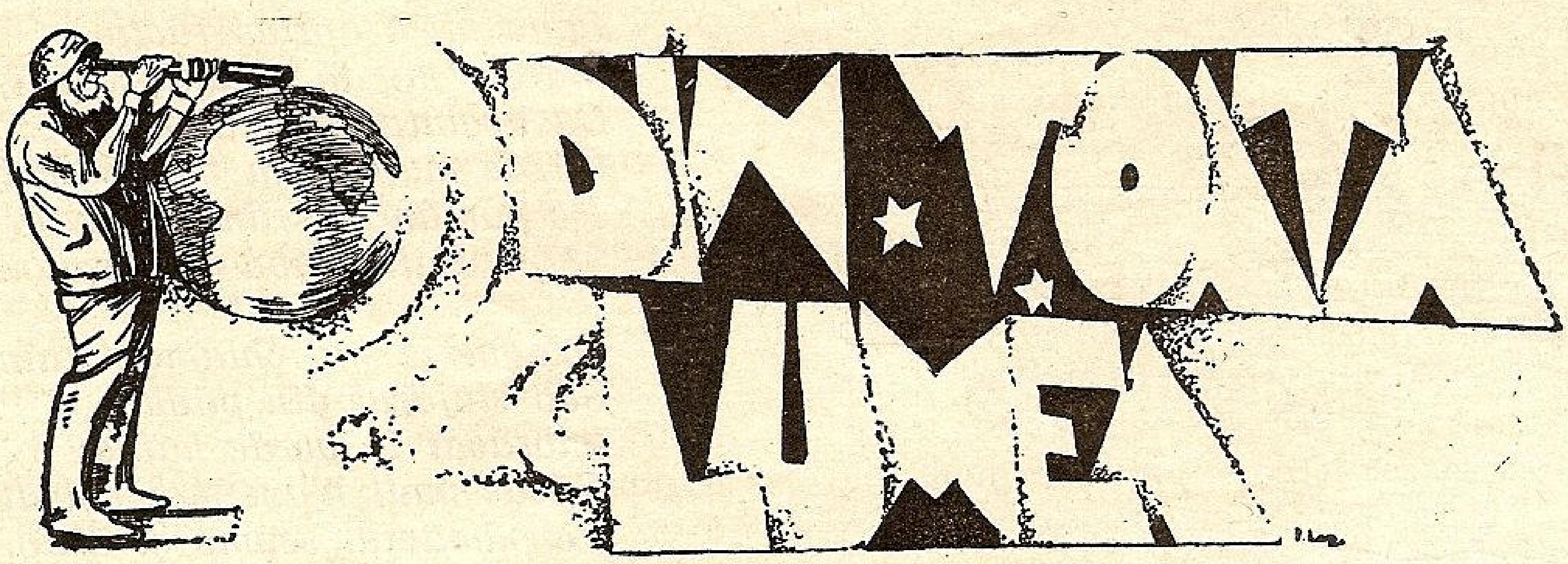
DINU SOARE



Timonierul înamorat îşi face declaraţia cu semnale

---

*) Din volumul de versuri: *Tristeţi.*



FLUCTUAȚIA COSTULUI NAVELOR

Revista *Fairplay* publică statistică de mai jos referitoare la costul tonei vapoarelor engleze de 7.500 tone construite între 1914—1922.

DATELE		COSTUL PE TONA Lire	Sh.
Decembrie	1914	7	5
Ianuarie	1915	7	15
Februarie	1915	8	5
Martie	1915	14	15
Decembrie	1915	9	5
Decembrie	1916	23	0
Iunie	1917	26	0
Decembrie	1920	30	0
Decembrie	1921	13	0
Decembrie	1922	9	0

Astăzi se pare că fenomenul de urcare al costului se repetă ca în 1915.

Astăzi armatorii neutri au beneficii extraordinare.

Exemplele care urmează sunt destul de edificatoare:

Un vapor de 6300 tone cumpărat în 1933 cu 9000 lire sterline a fost asigurat pentru 30.000 lire sterline, puțin după începerea războiului cu prilejul unei călătorii din Anglia către Azore. De acolo a plecat în Statele Unite unde a fost reevaluat la 45.000 lire. De curând a fost reevaluat la 79.000 lire.

Dar pe lângă această creștere a valorii, nava dă astăzi un beneficiu de 100 lire minimum.

Alt exemplu: Un vapor britanic de 7250 tone construit în 1911 a fost cumpărat în 1932 cu 3250 lire. Astăzi deși are 29 ani, a fost evaluat la 85.000 lire.

SPORUL DE VITEZĂ ȘI CHELTUELILE DE EXPLOTARE.

Inginerul Șef al Companiei *Blue Funnel Line d-l Sterry Freeman*, a prezentat la reuniunea *Institution of Mechanical Engineers* din New-York, un memoriu în care sub o formă grafică prezintă cheltuelile de exploatare pentru diferite vitese la navele înzestrate cu diferite tipuri de aparate motoare.

Cele mai mici cheltueli au fost obținute la navele cu două elici.

La aceste nave, pentru vitesa de 11 noduri, cheltuelile directe de exploatare (inclusiv combustibilul, salariile, hrana, proviziile, reparațiile) se ridică la 4,5 shillingi la mila parcursă.

Pentru vitesa de 13 noduri, cifra cheltuelilor este de 4,8 shillingi; la 15 noduri — 5,25 shillingi, iar la 16 noduri — 5,6 shilling.

Deci dela 11 la 16 noduri, creșterea cheltuelilor se face cu 25%.

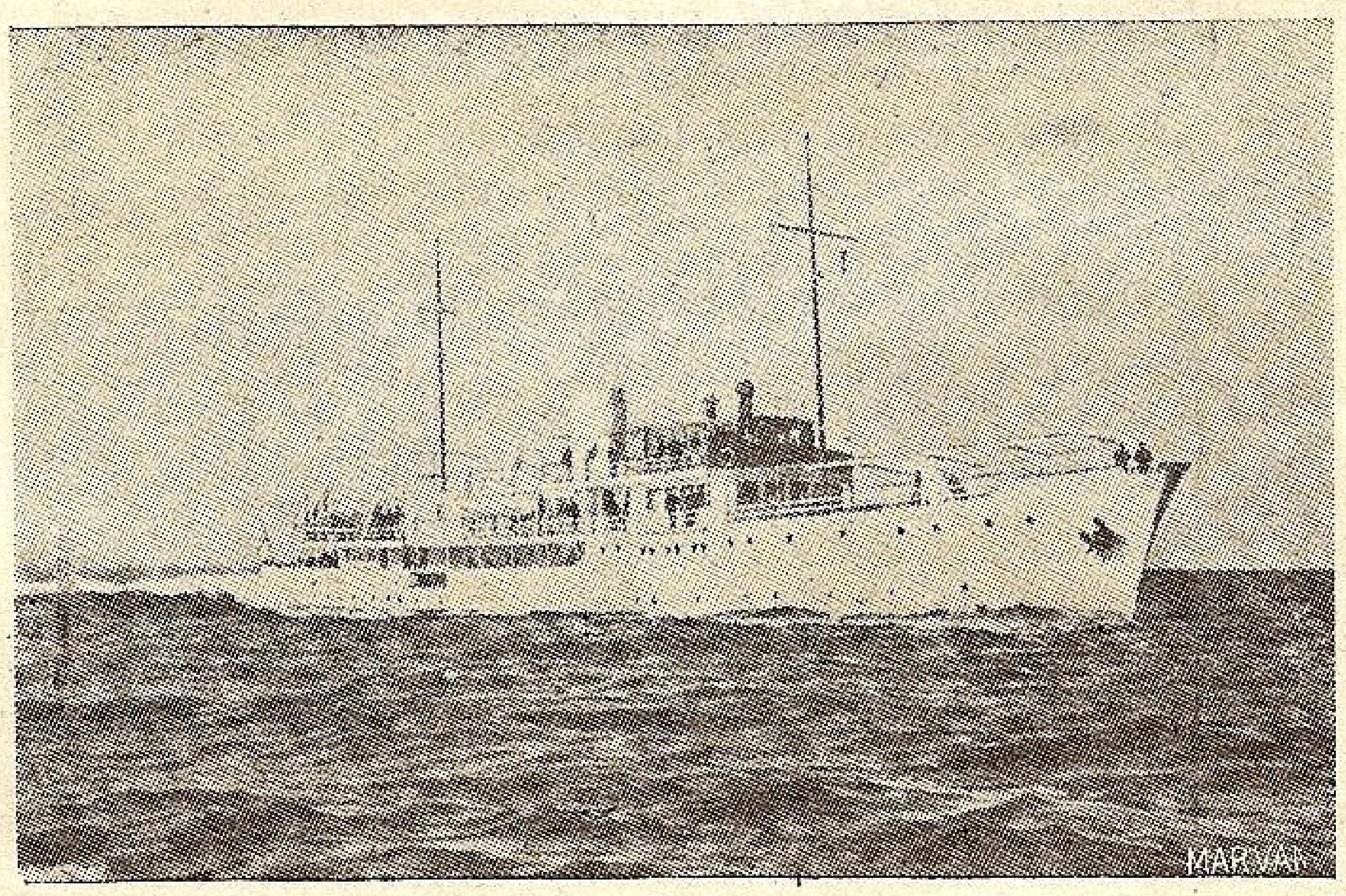
Toate aceste cheltueli reprezintă 30—35% din cheltuelile totale ale unui armator (cheltueli de comision, de amortizare, etc.).

BELI—ORAO

Șantierul italian San Marco depinzând de „Cantieri Riuniti dell'Adriatico", a construit frumosul yacht Beli-Orao, pentru familia regală jugoslavă.

Nava are 500 tone deplasament, lungime 61 m., lărgime 7,95 m., înălțime deasupra apei, 3,90 m. și pescaj 2,90 m.

La probele de funcționare și de viteză din toamna acestui an, motoarele (2 grupuri C. R. A. tip Sulzer în 2 timpi) au realizat 18 noduri, cea ce reprezintă mai mult decât era prevăzut în caetul de sarcini (17 noduri).



Fundul navei este compartimentat și poate servi ca depozit pentru combustibil, în modul acesta raza de acțiune este mult mărită.

Spre prova sub puntea inferioară sunt 5 cabine (2 de lux, 2 pentru ofițeri și 1 pentru 3 femei de serviciu). Mai spre prova se află o cazarmă pentru 10 marinari,

Pe puntea principală e un vestibul la care dau mai multe cabine pentru echipaj, mecanici, ofițeri.

Sub puntea principală, teuga adăpostește un mare salon-fumoar și un vestibul ce duce la apartamentul regal.

Peste teugă se află, comanda, cabina radio și apartamentul comandantului care cuprinde o cameră, salon și bae.

Confortul și higiena au o mare desvoltare la bordul acestui yacht, deasemeni și luminatul și manevrarea electrică a celor 4 bărci de salvare sunt realizate după cele mai noi perfecțiuni.

COSTUL PETROLIFERELOR DE OCAZIE

Petrolierul Balaklawa de 11.850 tone construit în 1929 a fost vândut cu 170.000 lire sterline, adică cu 14 și 10 shilling tona.

Petrolierul Creda de 7200 tone, construit în 1918, s'a vândut cu 74.000 lire, adică cu 10 lire sterline tona.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Activitatea filialelor

Cluj

Filiala noastră a fost înfiinţată la data de 11 Februarie 1939, cu scopul de a face cunoscute frumuseţele mării, şi a navigaţiei în general şi înaintea publicului acestui oraş, lipsit prin natură de mare.

Mijloacele pentru atingerea acestui scop deşi au fost foarte reduse, totuşi credem că am putut da cel puţin o ideie despre viaţa marinărească, prin concursurile de înnot, concursuri de diferite îmbarcaţiuni, scene comice pe apă, focuri bengalice etc.

De altfel evenimentele cele mai de seamă din cursul anului, în ordine cronologică au fost următoarele:

Adunarea de constituire a avut loc la 11 Februarie.

Aprobarea constituirii am primit-o la 13 Februarie prin o telegramă a d-lui Vicepreşedinte al Ligii.

Autorizaţia de funcţionare am primit-o la data de 21 Februarie.

Am comandat revista „Marea Noastră" pentru toţi membrii.

Filiala a luat parte la serbările de aniversare a noui Constituţii.

Prima serbare populară a avut loc la data de 25 Iunie 1939, care a fost onorată şi prin prezenţa d-lui Dr. Victor Hodor secretarul general al Ţinutului Someş. Prima parte a programei s'a desfăşurat în Parcul Carol, cuprinzând concursuri diferite de înnot pentru adulţi, băeţi şi fete. Tot aici a plăcut foarte mult publicului scenele comice pe apă. Partea a doua a fost seara la lacul din Parcul Oraşului, unde au fost prezentate diferite focuri bengalice etc. Un numeros public a luat parte la ambele manifestaţiuni. Pentru popularizarea scopurilor Ligii Navale au fost distribuite mai multe broşuri instructive, reviste ilustrate etc. cari se ocupă cu subiect marinăresc. Iar celor ce au reuşit mai bine la concursuri, le-au fost distribuite diplome, insigne şi medalii.

La 15 August s'a sărbătorit şi la Cluj cu prima ocazie „Ziua Marinei" cu un program aproape identic cu cel dela „Ziua Apelor" din 25 Iunie. Serbarea a avut loc numai seara pe lacul din Parcul Oraşului, unde un imens public aşezat în jurul întregului lac îşi manifesta furtunos bucuria la fiecare punct din program.

Şi aici am avut onoarea de a avea în mijlocul nostru pe d-nii reprezentanţii ai autorităţilor locale.

O iniţiativă interesantă a unui membru al filialei noastre ne umple de bucurie, şi sperăm, că ea va găsi în anul acesta mai mulţi aderenţi. Este vorba de d-l Dr. Arnăut, care cu o barcă cumpărată la Tulcea a cutreerat tot litoralul românesc dela Nistru până la hotarul Bulgariei. Faptul acesta este remarcabil chiar şi pentru marinarii obişnuiţi cu astfel de excursiuni.

Preşedinte,
Col. M. ENESCU

Galaţi

Activitatea filialei L. N. R. Galaţi pe anul trecut a fost inaugurată de d-l Amiral Eustatziu prin conferinţă: „Marinarul-Călătoriile lui pe întinsul apelor" ţinută sub auspiciile L. N. R. în sala de conferinţe a palatului Liceului Comercial, în faţa a numeroase personalităţi marcante şi a unui public numeros.

Cu acest prilej s'a putut verifica marele interes pe care publicul acestui oraş îl poartă tuturor chestiunilor marinăreşti cum şi ecoul oricărei manifestăţii ale filialei în acest sens.

In ziua de 25 Iunie fiind hotărâtă „Ziua Apelor", comitetul de conducere al filialei în frunte cu D-l C.-Amiral Adjutant Koslinski Gheorghe ,comandantul Diviziei de Dunăre, Comandor Pompiliu Georgescu, Vice-Preşedintele Filialei, Comandor Dumitriu Dumitru, Comandor Drăghicescu Ferdinand ,comandantul Arsenalului Marinei Regale, farmacist Grozea, Inspector Semenescu din N. F. R. Int. Maior Alexandru Sârbu, Int. Cpt. Dumitrescu Emil şi Adm. Cpt. Popescu Stoica, erau prezenţi la locul serbării oficiale în sala palatului N. F. R., în timp ce pe piaţa palatului N. F. R. se găseau în cea mai perfectă ordine, şcolile, străjerii, premilitarii, detaşamente de trupă din garnizoană, precum şi un numeros public dealungul portului frumos pavoazat.

Slujba religioasă oficiată de un sobor de preoţi în frunte cu părintele econ. Savin, Consilier Cultural al Sfintei Episcopii a Dunării de Jos, difuzată prin puternice megafoane a fost ascultată de miile de oameni descoperiţi ca şi de personalităţile oficiale şi militare ale oraşului în frunte cu prefectul judeţului, ajutorul primarului, comandanţii regimentelor din garnizoană, comandantul portului, Şeful Spitalului Militar, Comandantul Pieţei, comandanţii străjerilor şi directorii şcolilor secundare şi primare.

Părintele Savin a ţinut apoi o cuvântare din partea Bisericei arătând că apa este un dar al Domnului şi un element esenţial al vieţii materiale şi spirituale.

După care D-l Amiral Koslinski a evidenţiat însemnătatea strategică, economică şi politică a apelor noastre, sfârşind cu o urare către M. S. Regele.

Apoi au vorbit D-nii Maior Ulea, din partea Primăriei Municipiului Galaţi şi D-l Profesor Popov din partea şcoalei, în acelaş sens.

Intreaga asistenţă s'a îmbarcat apoi pe vasul „Grigore Manu" al N. F. R. cu care au făcut o frumoasă plimbare pe Dunăre între Gura Siretului şi a Prutului.

Serbarea populară s'a desfăşurat în după amiaza aceleiaşi zile pe malul opus. La locul serbării participanţii au fost transportaţi în mod gratuit de către Remorcherele Arsenalului Marinei.

Au avut loc întrecere de bărci şi concursuri de înnot la care filiala a distribuit premii valoroase.

In tot timpul serbării Muzica Marinei Militare a cântat publicului.

Succesul moral de care s'a bucurat această serbare se datoreşte unei mai largi înţelegeri a problemei apelor de către public cât şi a ţelurilor Ligei Navale Române într'o epocă în care evenimente din afară de fruntarii au arătat covârşitoarea importanţă a drumurilor de apă şi a flotelor de războï în apărarea intereselor naţionale.

De „Ziua Marinei" filiala a făcut o eficace propagandă participând cu numeroase premii date concurenţilor şi organizând o chetă publică.

Programul interesant şi variat al serbării a fost întocmit de conducerea filialei care a luat contact pentru acest scop cu delegaţii sportivi ai Marinei Regale şi a cluburilor nautice.

In cursul anului 1939 au fost înscrişi 480 membrii dintre cari au plătit cotizaţia 400 membri şi anume: 56 a 280 lei, 54 a 140 lei 87 a 240 lei, 203 a 120 lei.

Totalul încasărilor în cursul anului 1939 sunt de . .	Lei 87.417
Fond de rezervă	„ 81.612
Acte de portofoliu	„ 31.046
Total . . .	Lei 200.075
Urmează a se mai încasa din restanţe	„ 15.200
	Lei 215.548
Se scad cheltuelile	„ 75.748
Rămâne . . .	Lei 139.800

Azi Filiala Galaţi are un fond de rezervă efectiv de lei 81.612 depuşi la Casa de Economie şi Cecuri Poştale şi în efecte al împrumutului de înzestrare.

Gestiunea bănească a fost verificată de Comitetul de Cenzori care a depus raportul ca rezultat al acestei verificări şi din care rezultă ordine perfectă.

Preşedinte, DAN SĂRĂŢEANU

Silistra

Inainte de a vă expune darea de seamă asupra activităţii Filialei noastre pe anul 1939, vă aduc la cunoştinţă dureroasa pierdere ce am încercat, noi Liga Navală Română, prin încetarea din viaţă a scumpului nostru Vice-Preşedinte, Amiral Coandă, decedat în luna Ianuarie 1940. Minte luminată, spirit constructiv, dispărutul prin rara-i afabilitate cucerise inimele tuturor celor care l'au cunoscut; organizator în locurile de frunte ce a ocupat, Marina noastră comercială şi militară îi datoreşte mari înfăptuiri, şi în administraţia civilă de stat — defunctul a activat tot cu aceiaşi puternică personalitate şi vederile largi ale unei minţi luminate, dar opera sa care va rămâne în urmă-i „Liga Navală Română" — este creaţia sa, pentru care a muncit cu dragoste, inimă şi pricepere — până în ultimele momente.

Liga Navală rămâne profund recunoscătoare memoriei omului de elită, ce a fost Amiralul Coandă. Să păstrăm un moment de reculegere ca un omagiu adus amintirei scumpului nostru fost Vice-Preşedinte.

S'a primit de noi încunoştiinţarea din partea Centralei că Comitetul Central a ales cu unanimitate pe D-l Contr'Amiral Niculae Păiş, ca Vice-Preşedinte în locul vacant, — M. S. Regele, Preşedintele activ al Asociaţiei noastre — aprobând această alegere.

Urăm noului nostru Vice-Preşedinte aceiaşi putere de muncă şi aceiaş activitate rodnică în serviciul Ligii Navale Române.

In anul 1939 Filiala cu toate sforţările ce a făcut de a spori veniturile şi patrimoniul ei, nu a putut realiza înfăptuirile ce-şi propusese. Situaţia turbure internaţională care s'a repercutat şi asupra noastră a făcut ca lumea îngrijorată să nu mai aibă şi preocupări de a mai figura ca membri în Filială şi a-şi plăti cotizaţiile. E de altfel de reţinut că mai întotdeauna ne-am isbit de o indiferenţă şi chiar de o rezistenţă generală — când am făcut propagandă pentru LIGA NAVALĂ.

In acest an speranţele Filialei erau de a realiza venituri apreciabile din exploatarea Strandului şi cotizaţiuni, înscriindu-se noi membri. Din Strand nu s'a putut realiza de cât 3356 lei. Cauzele sunt multiple în special întârzierea sezonului balnear datorită apelor mari. Numai prin Iulie—apele mari retrăgându-se au permis exploatarea. Din cauză că majoritatea vizitatorilor nu uzau de Strand—ci preferau a merge pe insula Păpurişul, unde găseau o *plaje naturală gata,* — a trebuit pentru salvarea strandului nostru a construi şi un al doilea strand — pe insula Păpurişul ceiace a necesitat cheltueli destul de mari.

Aceste două stranduri a fost însă puţin vizitate, intervenind concentrările din vara trecută, chiar şi antreprenorii strandurilor fiind concentraţi, aceasta s'a repercutat în rău asupra exploatării lor.

In ce priveşte înscrierea de membri aveam *prin retragerea celor 113 membri militari din 1938,* o reducere simţitoare în numărul membrilor Filialei. Rămânea ca prin toate mijloacele de convingere să căutăm a mări numărul membrilor prin noi înscrieri. S'a reuşit în parte. Numărul de membri *circa 40 rămaşi în 1938* se ridică actualmente *la 150 din care 56 membri majori şi 94 membri juniori.* Rezultatul este apreciabil — totuşi puţin satisfăcător. S'ar putea cu bună voinţă şi înţelegere ca acest număr să fie mult mai ridicat mai ales la juniori cu care urmează să înfiinţăm secţii sportive şi nautice.

Pentru a satisface cerinţele tineretului — unei îndrumări spre sporturile nautice şi spre a fi oarecum reprezentaţi şi noi la concursurile din Ziua Apelor şi Patronul Marinei — neapărat că Filiala trebue să dispună de îmbarcaţiuni. S'a construit două bucăţi Sandoline, una de o persoană, iar alta de două persoane, care au figurat la alergările nautice din vară.

Dar câte lipsuri nu mai sunt de semnalat, ele nu se pot acoperi de cât prin concursul ce s'ar putea da nouă prin înscriere de membri cât mai mulţi,, avându-se prin contribuţii fonduri mai ridicate. O trebuinţă imperioasă de acoperit este de pildă procurarea de colaci de salvare, o barcă de salvare şi câte altele.

Se vede din expunerea până aci făcută că anul 1939 a fost un an de sacrificiu pentru Filială, necesităţi de neînlăturat s'au ivit dar ele au fost satisfăcute. Filiala şi-a făcut datoria în serbările: Ziua Apelor şi Patronul Marinei. Ea a organizat cu fondurile ei aceste serbări, bine reuşite, împărţind numeroase premii şi distincţii tineretului sportiv, care au necesitat fonduri speciale, dar scopul de propagandă a fost atins. Ca o consecinţă fericită am avut imediate înscrieri de circa 100 membri juniori.

Filiala posedă azi două stranduri precum şi două ambarcaţiuni uşoare cari pot aduce mari venituri.

Construcţia celui de al doilea strand deşi a absorbit peste 20.000 lei totuşi a fost bine venită pentru că pe viitor, construcţia ar fi necesitat o sumă îndoită — date fiind urcările de preţuri la materiale.

Inchei prezenta dare de seamă rugându-vă ca toţi într'un gând uniţi să urăm iubitului nostru suveran M. S. Regele Carol II-lea, Preşedintele nostru activ, ca şi în viitor bucurându-se de dragostea şi devotamentul nostru neţărmurit să conducă cu aceiaşi mână sigură şi pricepută destinele Ligii Navale Române întru Mulţi Ani.

Preşedinte MIRCEA COSTOPOL

Sulina

Inainte de a deschide această adunare, trebue să vă spun că suntem cu toţii sub durerea pierderii Amiralului Ioan Coandă. Cred că toată lumea cunoaşte rodnica activitate din viaţa marelui dispărut, care deşi ajuns la cea mai înaltă treaptă a carierei sale de marinar, a înţeles să-şi găsească mulţumirea în anii de pensie, lucrând ca şi în tinereţe, pentru Marină, arma pe care a iubit-o atât de mult. Se cade deci, să aducem un pios omagiu memoriei acestui mare om care a luat iniţiativa înfiinţării Ligii Navale Române şi ne-a fost ca Vice Preşedinte călăuzitor până în ceasul morţii.

Comitetul Filialei noastre îşi face şi de rândul acesta datoria să arate membrilor săi, cum a înţeles să aducă la îndeplinire mandatul pe care aţi binevoit a-i încredinţa şi în acest scop să prezinte în adunarea de azi darea de seamă asupra activităţii sale în cursul anului încheiat, însoţită de raportul d-lor cenzori asupra gestiunii Comitetului, pentru a fi examinat şi aprobat de Dvs.

Programul de activitate al Filialei care cuprinde, în primul rând propaganda marinărească şi sporturile pe apă, a fost executat potrivit mijloacelor de care dispune Filiala şi aşa cum ni-l puseserăm în gând. Suntem foarte fericiţi să constatăm că unii membri cum sunt d-nii: Chr. Samsonie, A. Ichim, D. Niculescu, etc. au dovedit că stăpânesc artistic meşteşugul velelor, prin frumoase întoarceri făcute în cursul antrenamentelor şi credem, că în curând se vor desăvârşi şi alţi membri iubitori ai acestui sport.

Pentru executarea antrenamentului cu ambarcaţiuni, Filiala noastră dispune în prezent de trei yole Olimpice şi anume: „Mioriţa", „Domniţa" şi „Pescăruş" aceasta din urmă, primită în dar din partea D-lui Lt. C-dor Aurelian Păunescu.

Fiindcă lucrările Comitetului ales de Dvs. trebue să vă fie cunoscute să-mi fie îngăduit a arăta aci pe rând, pe cele mai de seamă.

Activitatea Filialei noastre a început, în cursul anului trecut, prin balul care a fost dat în seara zilei de 11 Februarie 1939. La acest bal a participat, graţie concursului neprecupeţit al D-lui C'Amiral C. Schmidt, ofiţerii N. M. S. Regina Maria, trimis special pentru această serbare precum şi jazz-ul marinei, care a distrat numerosul public.

D-l G-ral Dr. V. Panaitescu, Preşedintele de Onoare al Filialei noastre, ne-a trimis cu această ocazie un serviciu de 6 furculiţe şi 6 cuţite de argint marcat care au fost scoase la loterie şi care au produs o sumă destul de frumoasă. Mulţumirile noastre cele mai vii au fost aduse pentru cele arătate mai sus D-lor C'Amiral C. Schmidt, g-ral Dr. V. Panaitescu precum şi tuturor persoanelor care ne-au dat concursul lor la acest bal care, a avut un foarte frumos succes moral, iar suma de 52717 lei realizată cu această ocazie, ne-a permis în cursul anului 1939, să extindem programul de realizări nautice, după cum vom arăta mai jos.

Obişnuita adunare regională anuală a Filialei a avut loc la 26 Februarie 1939 într'un cadru cât se poate de frumos, aceasta fiind unica ocaziune de peste an când toţi membrii L. N. R. se pot întruni să constate munca depusă de Comitetul de conducere al Filialei în cursul anului expirat.

Acestei adunări i-a dat un aspect marinăresc şi participarea tuturor ofiţerilor şi maeştrilor a monitorului „Brătianu" care la acea dată era în portul nostru.

D-l G. B. Popescu, pe atunci Preşedinte ad-interim, a făcut o amănunţită dare de seamă asupra activităţii Filialei pe anul 1938 iar după citirea raportului cenzorilor şi a situaţiei financiare a Filialei, adunarea prin aclamaţiuni, a dat Comitetului cuvenita descărcare de gestiunea sa.

Conform ordinelor primite dela organele superioare ale L. N. R., la sfârşitul adunării, toţi membrii Filialei cetăţeni români, au aderat la Frontul Renaşterii Naţionale, această adeziune fiind consemnată într'un proces verbal.

După acest act patriotic ,s'a expediat M. S. Regelui următoarea telegramă omagială:

„Membrii Filialei Sulina a Ligii Navale Române întruniţi azi 26 Februarie în adunare regională anuală strâns uniţi cu aceiaşi nestrămutată credinţă în jurul Majestăţii Voastre, Augustul Preşedinte activ al Ligii Navale Române" şi Marele Străjer al destinelor româneşti, vă urează cu cel mai profund respect, sănătate şi viaţă lungă şi glorioasă pentru înălţarea Patriei.

p. Preşedintele Filialei Sulina a L. N. R.
(ss) G. B. POPESCU

La care s'a primit următorul răspuns:

„Majestatea Sa Regele mulţumeşte membrilor Filialei Sulina a L. N. R. precum şi Dvs. pentru asigurările de credinţă exprimate cu prilejul adunării regionale ordinare.

Directorul Secretariatului Particular al
Majestăţii Sale Regelui

In cursul anului trecut, Filiala noastră, în urma unui apel al Ministerului Aerului şi al Marinei, a colectat suma de 6600 lei pentru ridicarea monumentului Eroilor Marinari, din care 2000 lei, au fost subscrişi de Filială.

Comitetul nostru în cursul anului trecut a fost redus prin plecarea unor membri activi din localitate.

Astfel D-l Lt. C-dor Aurelian Păunescu, vrednicul secretar al Comitetului Filialei noastre a părăsit în Iulie trecut poziţia pe care o deţinea la Sulina, şi ne-a donat în bună amintire yola D-sale „Pescăruşul" complect armată, care se ridică la valoarea de 30.000. Mulţumirile noastre i-au fost aduse la timp pentru acest frumos dar şi credem că şi în viitor, vom urma calea ce a croit'o D-sa în domeniul sporturilor nautice.

Din Comitet s'au mai retras D-nii Anton Foscolo şi Vlad Biega cari, la fel ca şi D-l Lt. C-dor Aurelian Păunescu, au rămas mai departe membri ai Filialei noastre.

In urma acestor plecări, au fost cooptaţi în Comitet D-nii: G. Pfletschinger, Casier Contabil şi Dr. Hr. Vlasie şi Em. Văcăreanu, cenzori titulari, a căror ratificare aţi făcut-o la începutul acestei adunări. Pentru complectarea Comitetului propunem acum să fie ratificată cooptarea D-lor: Lt. C-dor Eugen Dumitriu, Comandantul Staţiunii Navale Sulina şi Cpt. B. Ulic, Căpitanul portului Sulina, în calitate de membri.

In cursul verii trecute, Filiala noastră a primit vizita membrilor L. N. R. din Chişinău care erau în excursie prin deltă. Venind din Vâlcov, au fost primiţi la Sulina de Comitetul Filialei noastre iar a doua zi, au avut plăcerea să viziteze şi Insula Şerpilor cu vasul „Delta" al Direcţiunii Dunării Maritime.

D-l General Popescu Cristache, ne-a adus în scris şi verbal mulţumirile sale şi ale membrilor L. N. R. Chişinău pentru buna primire făcută.

Ca în toţi anii, s'a serbat la 15 August 1939 PATRONUL MARINEI printr'un Te-Deum în care au fost pomeniţi toţi Eroii Marinari căzuţi în răsboiul 1916—18 iar după Te-Deum, au avut loc diferite jocuri marinăreşti şi sporturi nautice.

Cu această ocaziune, Filiala noastră a avut bucuria să felicite pe D-l G-ral Dr. V. Panaitescu, Preşedintele de Onoare al Filialei noastre pentru decorarea D-sale de către M. S. Regele Carol II cu Virtutea Maritimă, această decorare cinstind mult şi Filiala noastră, în cadrul căreia, D-l G-ral Dr. V. Panaitescu a activat mai mulţi ani.

Inainte de a vi se citi contul de gestiune, ţiu să vă atrag atenţiunea asupra unor cheltuieli suplimentare făcute de Filiala noastră în scop de binefacere în cursul anului 1939. Astfel Comitetul Filialei noastre a aprobat subvenţia de 5000 lei cantinei copiilor săraci din Sulina, iar stolurilor de străjeri a şcoalelor primare de fete şi băeţi câte 1000 lei.

Pentru anul viitor, în urma dispoziţiunilor primite dela Centrala L. N. R., Filiala noastră va subscrie pentru înzestrarea armatei 50% din fondul de rezervă al Filialei şi excedentul anului 1939.

De la 1 Ianuarie 1940, cotizaţiile membrilor au fost modificate după cum urmează:

240 lei membri majori cu venit lunar de peste 3000 lei.
120 lei membri majori cu venit lunar sub 3000 lei.
24 lei membri juniori.

Toţi membri au dreptul la revistă gratuit.

Pentru viitor sperăm să dăm o mai mare extindere antrenamentului în sporturi nautice mărind eventual şi numărul ambarcaţiunilor, mai ales acum, când Direcţiunea Dunării Maritime, prin bunăvoinţa D-lui C-dor Adj. P. Fundăţeanu, ne-a alocat suma de 25.000 lei care, va fi folosită numai pentru realizări în domeniul nautic.

Sperând că şi anul acesta în care am intrat vom păşi mai departe, cu concursul Dvs. al tuturor, pe frumosul drum de înfăptuiri mărețe trasat de Liga Navală Română al cărei Preşedinte activ este însuşi M. S. Regele, aducem călduroase mulţumiri atât Dvs. cât şi celor ce ne-au dat preţiosul lor concurs în timpul anului trecut şi uniţi mai mult ca altă dată în jurul Majestăţii Sale Regelui Carol II, Augustul Preşedinte Activ al Ligii Navale Române şi Marele Indrumător al destinelor Româneşti, să strigăm din tot sufletul:

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II
Trăiască Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia
Trăiască Dinastia
Trăiască Marina şi Liga Navală Română.

Preşedintele Filialei Sulina
a Ligii Navale Române
INGINER C. BURGHELE

Tg. Mureş

In anul acesta activitatea Ligii Navale Române Filiala Tg.-Mureş, nu s'a putut desfăşura conform planului ce ne propusesem. Cauza se ştie: *„Concentrările"* din tot cursul acestui an, care ne-a luat aproape toţi membrii pe zona de concentrare ori la frontieră.

Din ceea ce ne-am propus am cumpărat cu puterile noastre materiale mici *„o barcă mare cu 2 lopeţi"* pe care am pus-o la dispoziţia Liceului de fete *„Unirea"* din Tg.-Mureş drept atenţie pentru că această instituţie s'a manifestat şi ne-a ajutat mai mult.

Predarea bărcii s'a făcut printr'o serbare dată de elevii şi elevele şcoalelor — şi a cărei desfăşurare revista *„Marea Noastră“* din Ianuarie a publicat-o în întregime.

Revista *„Marea Noastră“* a fost primită regulat şi distribuită membrilor ei. Numărul membrilor juniori a trecut de 500, lor le vom lăsa viaţa activă a Ligii noastre de la Mureş.

In anul viitor ne-am propus să întregim programul nerealizat în anul trecut şi propus la adunarea noastră acţionând în deosebi în chemarea şi atragerea către apă a tutulor şi în deosebi a tineretului prin organizarea şi creiarea strandului şi cheiului la Mureş atât pentru înnot cât şi canotaj.

Găsindu-mă pe zonă şi având să apăr *Poarta Someşului* deci să lupt dealungul acestei ape *mi-am propus a creia în toate comunele de pe acest râu mare câte-o subfilială şi pe care s'o ajut cu bani şi mijloace* pentru ca ea să ia în primire ori să realizeze acolo unde nu există, bacurile ori portiţele de trecere râului, creiarea de *stranduri* ce urmează a se pregăti frumos şi folosirea de mori de uruit.

Am întâmpinat greutăţi în realizare şi acest lucru se datoreşte faptului că legea drumurilor nu e clară şi nu prevede nimic relativ la trecerea peste apă cât şi datorită faptului că anume potentaţi ai satelor au *privilegiul* acestor treceri de poduri şi râuri, privilegiu pe care apoi l'au vândut evreilor.

Am cerut să se clarifice prin lege situaţia trecerilor şi dacă reuşesc să am pentru subfilialele ce creez pe *Someş* astfel de *servituţi* atunci L. N. R. va avea o stăpânire pe apele noastre prin organe de ale ei cu drepturi *şi surse de venit.*

Celelalte scopuri ale Ligei le urmărim să le avem în vedere ca să le atingem după cum împrejurările ne permit.

Preşedintele Ligii Navale Române, Filiala Tg. Mureş

GENERAL GEORGESCU PION

Noul subsecretar de Stat al Marinei

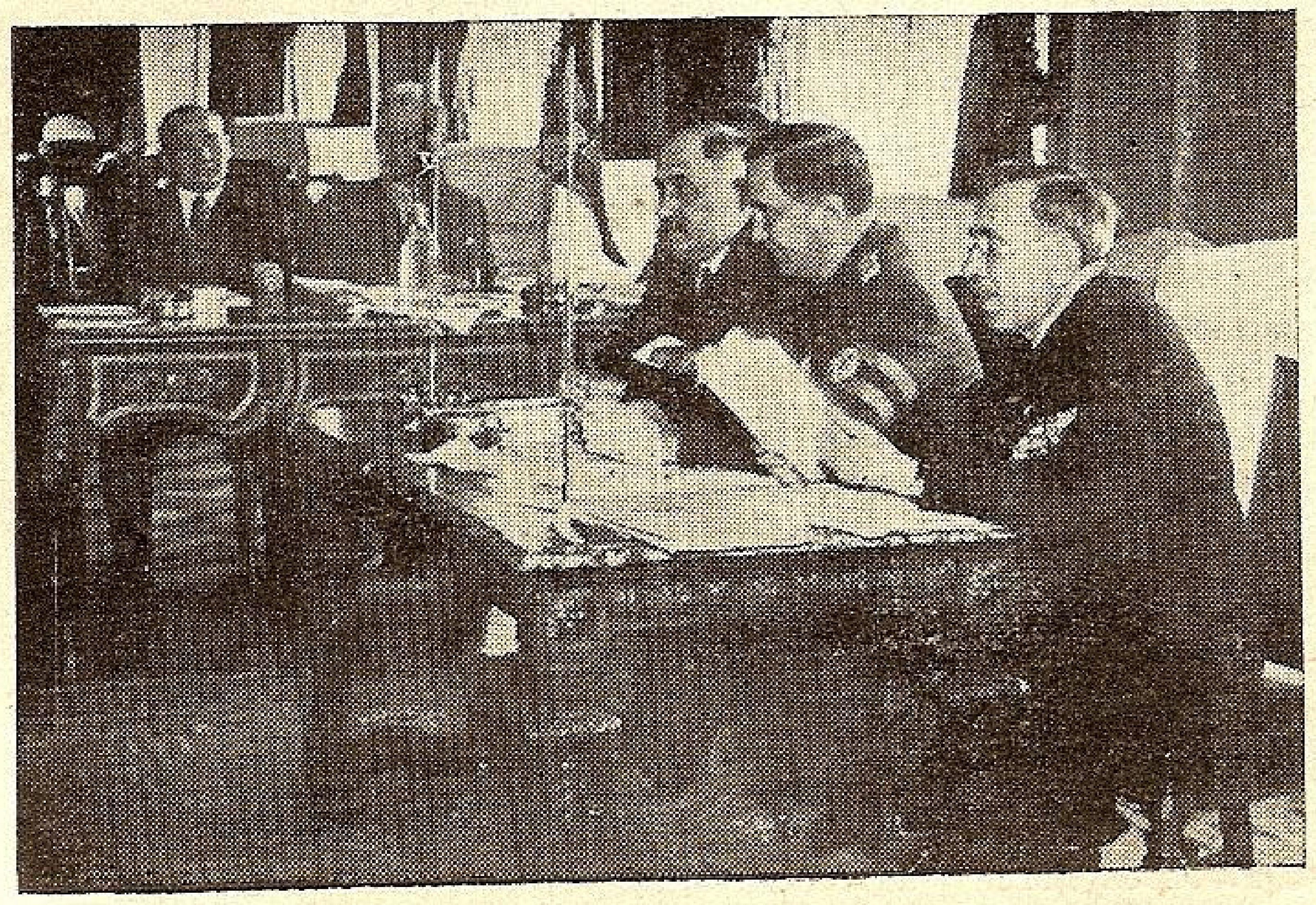
Cu prilejul recentei remanieri a guvernului, interimatul Ministerului Aerului şi Marinei a fost încredinţat d-lui general Ilcuşu, titular al Ministerului Apărării Naţionale.

In postul de subsecretar de Stat al Marinei a fost promovat d. contr'amiral adjutant *N. Păiş*, vice-preşedinte al Ligei Navale Regale Române.

Adunarea generală a Ligii Navale Române

Duminică 19 Mai s'a ţinut în sala de festivităţi a Cercului Militar din Bucureşti, adunarea generală extraordinară şi a doisprezecea adunare anuală, în prezenţa a numeroşi membrii din capitală şi delegaţi ai filialelor din provincie.

Adunările au fost prezidate de d. contr'amiral-adjutant N. Păiş, subsecretar de stat al aerului şi marinei şi vice-preşedinte al L. N. R. R., care a deschis şedinţa printr'un cuvânt omagiul pentru M. S. Regele, Augustul Preşedinte activ al ligii.



D. amiral - adjutant Păiş prezidând adunarea.

In adunarea extraordinară s'au votat modificările statutului, spre a se pune în concordanţă cu legea de organizare a ministerului aerului şi marinei, care nu exista la întemeierea ligii. Modificările esenţiale sunt:

TITLUL. — Preşedintele Ligii fiind M. S. Regele, s'a propus titlul „LIGA NAVALĂ REGALĂ ROMÂNĂ“ ca toate asociaţiile cari se bucură de această Inaltă favoare (art. 1).

LIMBA s'a prevăzut cea română (art. 2).

ANUL BUGETAR s'a propus a coincide cu cel bugetar al Statului (art. 4).

MEMBRII: *a)* S'au suprimat membrii de drept, deoarece dădea loc la confuzii între cei de drept şi cei activi (art. 9).

b) Odată ce membrii Familiei Regale sunt membri de onoare, s'au desfiinţat vice-preşedinţii de onoare.

CONDUCEREA: *a)* In locul Comitetului Central ales, va fi un mare consiliu cu 3 categorii de membrii: numiţi, de drept şi aleşi, al căror rost este de a da directive (art. 30).

b) Comitetului de direcţie (art. 39) i s'a dat în schimb întreaga administraţie, în conformitate cu directivele Marelui Consiliu (art. 35—39).

c) Vice preşedintele s'a prevăzut a fi numit (art. 63) de Augustul Preşedinte.

d) Adunării generale i s'a dat şi controlul bugetului (art. 227).

SANCŢIUNI. S'au lămurit mai bine cazurile de penalitate pentru membri şi filiale (art. 70—73).

DIZOLVARE. S'a propus ca averea Ligii — în caz de eventuală dizolvare — să fie trecută în patrimoniul Soc. „SALVAMAR“.

Adunarea generală ordinară se deschide cu „Marşul marinarilor“ ,cântat în primă audiţie şi închinat de autorul muzicii şi cuvintelor, d. căpitan Negulescu Zaharia, marinarilor români de eri, azi şi mâine.

Marşul a fost cântat de o echipă de inimoşi marinari din Compania Comandamentului Marinei Regale; solişti, caporalii Adam N-lae şi Mitulescu D-tru.

Marinari!
Hai marinari,
Veniţi la bord!
Să părăsim şi acest port,
Doar la larg,
Suntem voioşi numai la larg,
Când în bordaj valuri se sparg.

Vre-un duşman
Sau uragan
De'ntâmpinăm
Cu îndârjire-l înfruntăm,
Căci noi suntem vitejii fii
Ai scumpei noastre Românii.

Dela şes şi dela munte
Marinari suntem de frunte
De-i la punte ori maşini
Ca şi cei mai buni străini.

Dumnezeu ne are 'n pază
Când suntem plecaţi din bază
Cu al nostru tricolor
Pe întinsul apelor.

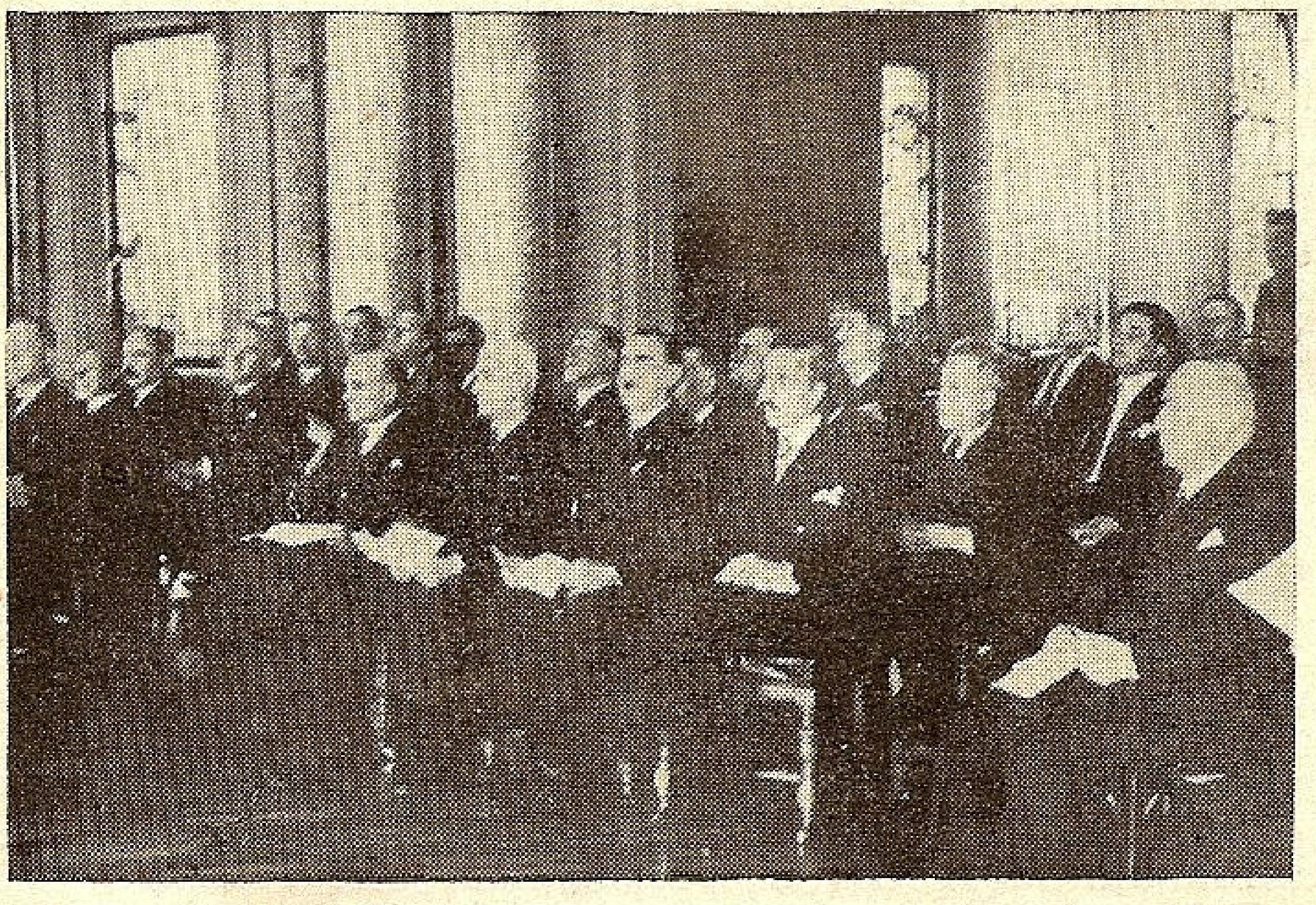
Adunarea aduce vii felicitări autorului.

---

*) Marşul e imprimat pe discuri Electrecord de fanfara Reg. 1 Transmisiuni, sub conducerea D-lui Cpt. Dumitriu, fost Şef al Mezicei Bazei Navale Maritime.

Cu acest prilej, Liga aduce mulţumiri Casei *Siemens* care ne-a pus astăzi la dispoziţie aparatele necesare pentru retransmiterea şi amplificarea marşului.

Adunarea aprobă: darea de seamă a activităţii Ligei pe 1939, publicată în revista noastră Nr. 2—3, proectul de buget pe anul 1940/41; aprobă ca filialele să fie scutite de cotele din cotizaţii, iar acestea rămân, ca şi în trecut de 240 şi 120 lei anual pentru majori şi 24 lei pentru juniori; realege ca cenzori pe d-nii ing. N. Georgescu, ing. I. Ghica, comandor Măcelaru, ing. T. Gâlcă, comandor Popescu Virgil şi N. Georgescu; cooptează în comitetul central pe d-nii comandori Preda Fundăţeanu, Steriopol C., Săvulescu Eugen, lt.-col. Panait Jugănaru, lt.-col. At. Ştefănescu, prof. N. Cartojan, consilier Papadat şi avocat Pantazi.



Membrii Ligii la adunare.

In unanimitate şi cu aclamaţiuni se proclamă membru de onoare d. *G. Tătărescu,* consilier regal şi preşedinte al consiliului de miniştri. Ca încheiere, d. amiral Păiş aduce mulţumirile sale membrilor donatori d. ing. Iliescu Brânceni şi d. prof. Dascovici, personalului ligii şi preşedinţilor filialelor, care şi-au pus toată râvna şi dragostea ca Liga că-şi poată atinge ţelurile. Declară că va continua a duce mai departe sarcina de vice preşedinte, cu gândul la predecesorul său, amiral Coandă şi Liga e datoare a nu uita nici odată largul sprijin material dat de d. general-adjutant Paul Teodorescu, fost ministru al Aerului şi Marinei.

D. secretar general dă citire următoarelor telegrame omagiale:

MAJESTĂŢII SALE REGELUI

Membrii Ligei Navale Regale Române, întruniţi în adunare extraordinară şi anuală, îşi îndreaptă gândul către Augustul lor Preşedinte activ şi Speranţa neamului românesc, rugând pe Majestatea Voastră să primească expresiunea sentimentelor lor de nestrămutată credinţă şi neţărmurit devotament.

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea.

Trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia.

Vice Preşedintele Ligei Navale Regale Române
Contr'amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

MĂRIEI SALE MARELUI VOEVOD MIHAI DE ALBA-IULIA

Membrii Ligei Navale Regale Române, întruniţi în adunare anuală, trimit respectuosul lor omagiu tânărului aspirant de marină, nădejdea de mâine a marinarilor, asigurând pe Măria Voastră de întregul lor devotament şi neţărmurită dragoste.

Vice Preşedintele Ligei Navale Regale Române
Contr'amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

DOMNULUI CONSILIER REGAL GH. TĂTĂRESCU PREŞEDINTELE CONSILIULUI DE MINIŞTRI

Membrii Ligei Navale Regale Române, întruniţi în a douăsprezecea adunare anuală, vă prezintă salutul lor omagial pentru grija ce purtaţi ţării şi neamului românesc, în aceste grele şi apăsătoare vremuri.

La propunerea făcută, după Inalta aprobare a Augustului nostru Preşedinte activ, adunarea v'a proclamat, în unanimitate, membru de onoare al Ligei.

Vice Preşedintele Ligei Navale Regale Române
Contr'amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

DOMNULUI GENERAL ILCUŞ, MINISTRUL APĂRĂRII NAŢIONALE ŞI AL AERULUI ŞI MARINEI

Membrii Ligei Navale Regale Române, întruniţi în a douăsprezecea adunare anuală, îşi îndreaptă gândul lor către Dvs., în nădejdea acordării sprijinului de care Liga ar avea nevoe în viitor.

Vice Preşedintele Ligei Navale Regale Române
Contr'amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

DOMNULUI GENERAL ADJUTANT PAUL TEODORESCU FOST MINISTRU

Membrii Ligei Navale Regale Române, întruniţi în adunare generală anuală, vă aduc viile lor mulţumiri pentru tot sprijinul moral şi material acordat Ligei, dându-i o situaţie materială înfloritoare prin subvenţia trecută în bugetul alcătuit sub ministeriatul Dvs.

Vice Preşedintele Ligei Navale Regale Române
Contr'amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

La telegrama trimisă M. S. Regelui cu prilejul adunărilor generale dela 19 Mai a. c., s'a primit următorul răspuns:

D-lui C. Amiral-Adjutant N. Păiş
Subsecretar de stat la Ministerul
Aerului şi Marinei
Loco

Mulţumirile Mele pentru frumoasele sentimente ale Ligei Navale Regale Române. Sănătate.

CAROL R.

Concertul dela Ateneu

Orchestra simfonică a armatei a cedat „Ligii Navale Române" concertul simfonic din seara de 8 Mai pentru ridicarea monumentului eroilor marinari.

Concertul a fost organizat din iniţiativa d-lui José Arati, director de scenă şi membru al Ligei Navale.

Orchestra, sub conducerea muzicală a d-lui căpitan Dumitru Juncu, directorul Orchestrei simfonice a armatei, a executat următorul program:

Simfonia V de Beethoven; fantezia rustică de Anghel Midescu; Sakontala de Goldmark.

Programul a fost viu aplaudat de asistenţă.

„Marina română de eri şi de astăzi“

Expoziţia retrospectivă dela Ministerul Propagandei

La 1 Mai s'a deschis, în sala de jos a Ministerului presei şi propagandei, expoziţia retrospectivă marinărească de stampe şi fotografii sub titlul: „Marina română de eri şi de astăzi“.

Expoziţia a fost organizată de d-nii *George Olszewschi* şi lt. comandor *D. Ştiubei* şi-a fost pusă sub auspiciile Ministerului Propagandei.

Chiar la intrare, a fost expus un interesant: „*atlas orbis antiqui sacri et profani*“ în care se poate descifra orizontul extrem de redus şi naiv al lumei vechi.

Mai departe, macheta unui vas viking, desemnat şi executat după rămăşiţele regăsite pe vasul „Gakstad“, datând din anul 800.

Intr'un galantar de sticlă: instrumente de navigaţie din secolul al XVII, între cari am remarcat primitive „astralabe“ de bronz şi cadrane solare cu busolă, precum şi mai multe ochiane marine.

O altă machetă înfăţişează o vedetă de poliţie pe Dunăre (1840), după o stampă a epocii.

Urmează, apoi, o serie de reproduceri fotografice după stampele vremei, înfăţişând: hărţi, porturi şi nave din trecutul românesc.

Să le trecem măcar în revistă, lăsând pe cititorii noştri să le admire şi studieze la expoziţie. Iată-le: Nave în portul Silistra sec. XIX; nave în portul Cavarna, nave pe Dunăre la Palanca, nave în portul Giurgiu; nave în portul Zimnicea; nave în portul Galaţi.

Apoi harta Dunării în sec. al XIX, editor competor major D. Papazoglu (1869).

Defilează ca într'un tablou sinoptic: nave vechi în portul Silistra sub domnitorul Alexandru I. Cuza, nave în porturile Brăila şi Sulina.

O altă stampă înfăţişează bătălia navală dintre Ruşi şi Turci dela 12 Octombrie 1787.

Urmează altă serie de nave cu pânze staţionare în porturile noastre dunărene şi datând din secolul al XIX.

Interesantă este harta ţinuturilor româneşti în secolul al XVIII cu graniţele de pe acea vreme.

Până aci, vizitatorul şi-a făcut o idee cât mai sugestivă şi mai colorată de ce a fost marina românească în trecut.

Marina de astăzi este înfăţişată printr'o serie de picturi aparţinând neîntrecutului pictor de marine, d. lt. comandor *D. Ştiubei*.

Cu un talent neegalat, în care execuţia se ia la întrecere cu arta coloristică, d-sa ne prezintă marina modernă românească.

Ca într'un film reuşit technicolor, defilează prin faţa vizitatorului: pasagerul alb ca o lebădă „Transilvania“; cargo-ul Oltenia, torpilorul „Năluca“; canonierile cu nume de rezonanţă istorică: Griviţa, Fulgerul, Peleş, Mircea.

Apoi „Cobra“, unul din primile vapoare ale S. M. R.-ului; postalul „Dacia“, distrugătoarele la manevră; o scenă de Yahting; contratorpilorul „Regina Maria“; „România“, primul vapor românesc de război.

Un tablou sugestiv înfăţişează acţiunea monitoarelor noastre în timpul războiului. Un altul, vedeta No. 6 la Turtucaia; contratorpiloarele în larg; brikul „Mircea“ la 1882.

Istoricul plastic al marinei româneşti este pus la punct, înfăţişându-ne chiar nouile achiziţii de nave: „Carpaţii“, Sulina, Yahtul regal „Luceafărul“ şi Yahtul princiar „Taifun“.

In centrul expoziţiei tronează bustul în bronz a primului marinar al ţării şi preşedinte activ al „Ligei Navale Române, *M. S. Regele Carol al II-lea*, creatorul marinei moderne române.

ION MUCHE

Adunarea generală a F. R. S. N.

Intr'o însufleţită atmosferă sportivă, s'a ţinut sub preşedinţia d-lui amiral adj. Păiş Nicolae, ministru subsecretar de stat la Marină, adunarea generală a federaţiei, române de Sporturi Nautice.

Au luat parte d. amiral Gheorghiu Alex. reprezentând pe d. general adj. Paul Teodorescu, fost ministru al Aerului şi Marinei, Neagu Boerescu director general U. F. S. R., c-dor Negulescu Aurel din partea L. N. R., cpt. Nicolau Eustaţiu din Straja Ţării, precum şi întreg comitetul federal reprezentat prin d. Iliescu Brânceni, H. August, c-dor Eugeniu Săvulescu, R. Racotă, R. Furnarki, Tiberiu Arsenovici, Kiki Dumitrescu, Tică Rădulescu, arh. Radu Dudescu, Pavel Deak, precum şi d. c-dor Bărdescu, Zeno Arsenovici şi Radu Brăescu preşedinţii de regiuni, — deasemeni au mai fost prezenţi d. col. Dorel Davila, cpt. Mircescu directorul de cabinet al d. amiral Păiş, lt. Dimancea, Spiridon Foca, Cristian Teodorescu şeful serviciului de presă şi propagandă, etc.

La ora 1 precis d. preşedinte al federaţiei declară deschisă adunarea generală, aducând salutul sportiv către M. S. Regele.

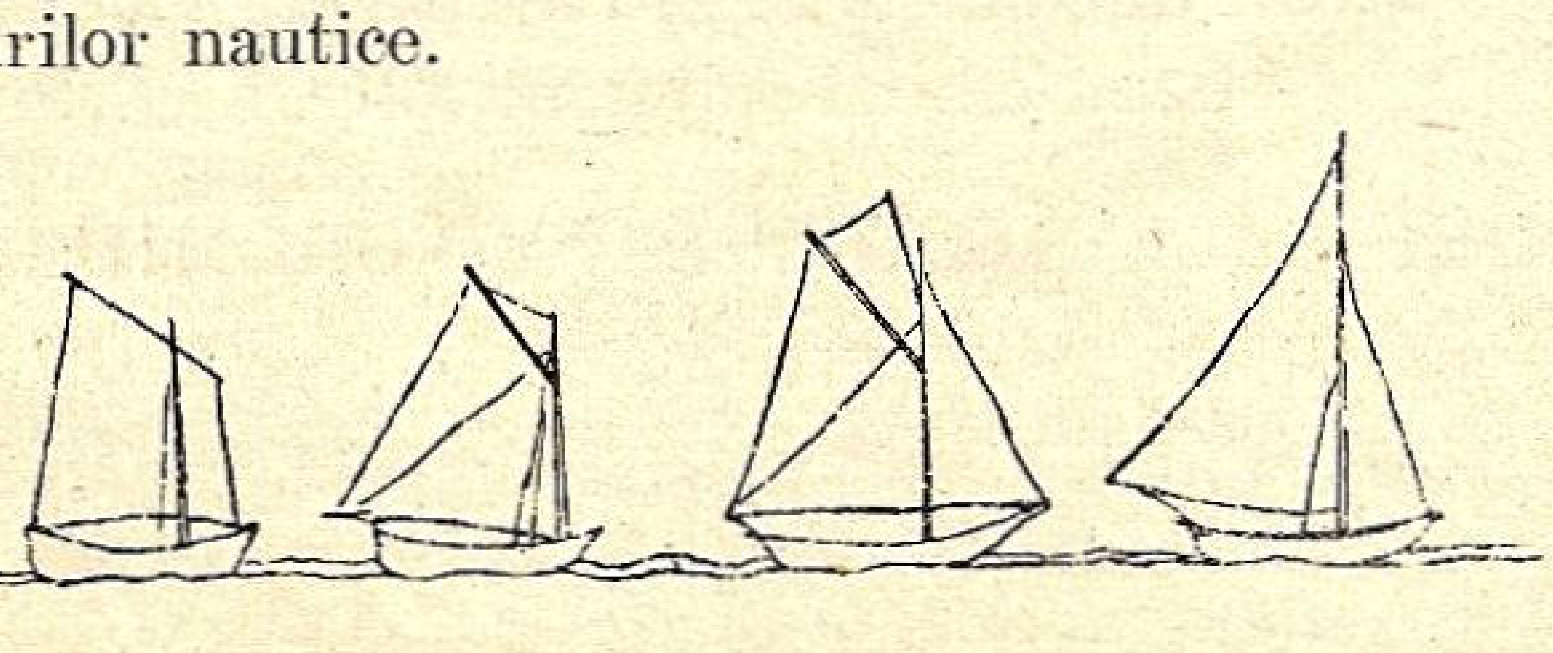
In cuvântul de deschidere, d-sa aduce mulţumirile sale şi ale comitetului federal, pentru dragostea ce a arătat sporturilor nautice şi înaltei sale înţelegeri, d-lui g-ral adj. Paul Teodorescu, fost ministru al Aerului şi Marinei graţiei căruia F. R. S. N. a luat actuala desvoltare, mulţumeşte deasemeni tuturor acelora cari au contribuit la ridicarea nivelului sportului nautic.

D. amiral Păiş, luând cuvântul, prezintă adunărei anuarul sporturilor nautice pe anul 1939, şi adresează d-lor c-dor Eug. Săvulescu şi Cristian Teodorescu, autorii anuarului, mulţumirile sale şi felicitări, cari cu toată lipsa materialului corespunzător, graţie muncei ce au depus-o timp de trei luni, au reuşit să apară această lucrare, ce face cinste atât F. R. S. N. în special cât şi sportului românesc în general. Deasemeni mulţumeşte d-lui lt. Dimancea C., sub a cărui conducere a luat fiinţă şi funcţionează azi fără reproş Centrul de nave-modele.

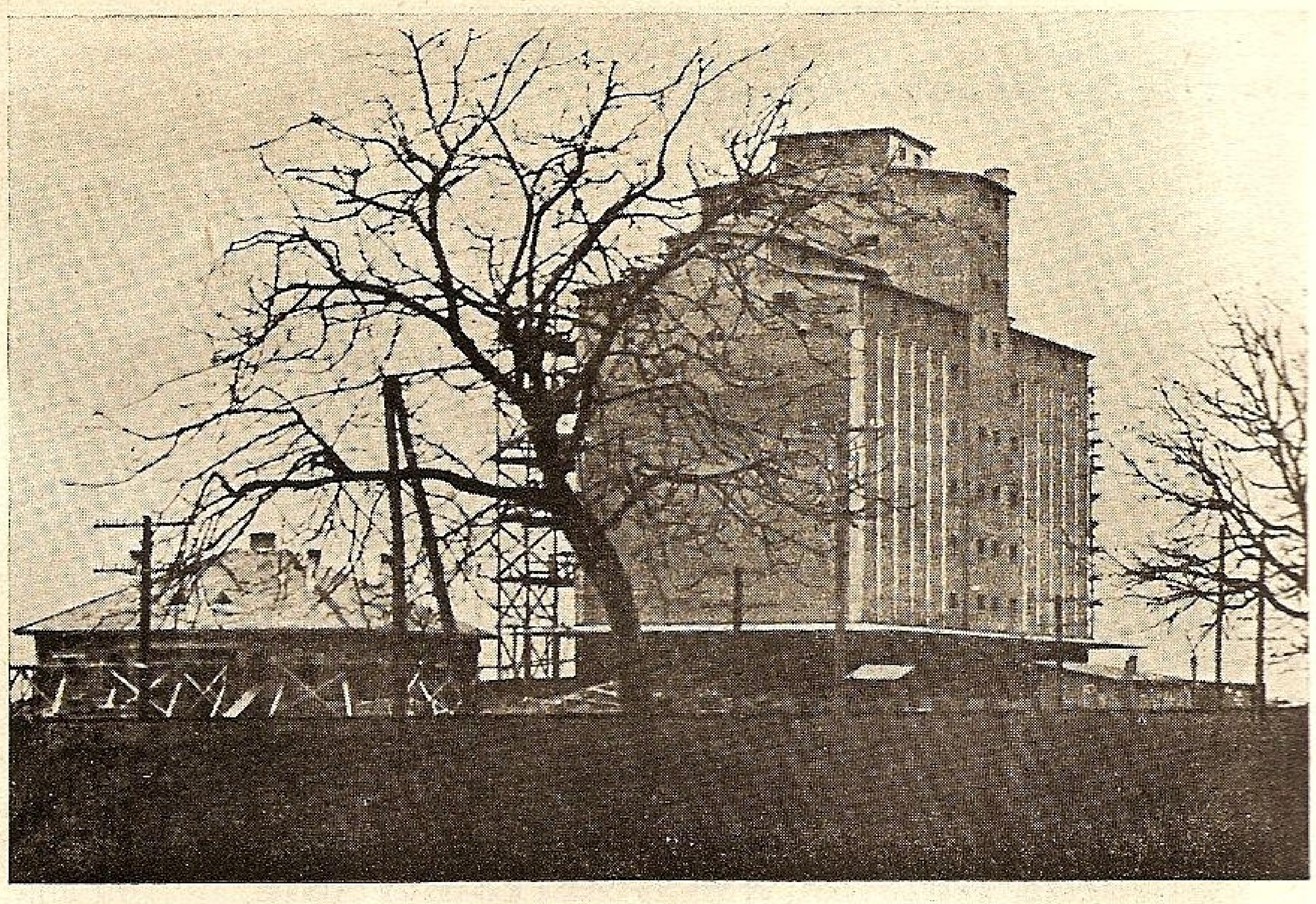
Procedându-se la vot se aleg membrii în comitet d-nii H. August, vicepreşedinte şi Tiberiu Arsenovici, Alex. Fătulescu, I. Berindei şi Pavel Deak membri, iar comisia de cenzori în persoanele d-lor Dobrescu, Bălăceanu şi Spiridon Foca.

După depunerea legiuitului jurământ de credinţă M. S. Regelui se expediază telegrame de omagiu, M. Se Regelui, Marelui Voevod Mihai, precum şi d-lor g-ral. adj. Paul Teodorescu, fost ministru al Aerului şi Marinei, Teofil Sidorovici, comandantul Străjii Ţării, şi George Plagino, preşedintele U. F. S. R.

Cu prilejul adunării generale F. R. S. N. a tipărit un admirabil buletin, în care se înfăţişează, în text şi imagini, rodnica activitate a federaţiei în domeniul sporturilor nautice.



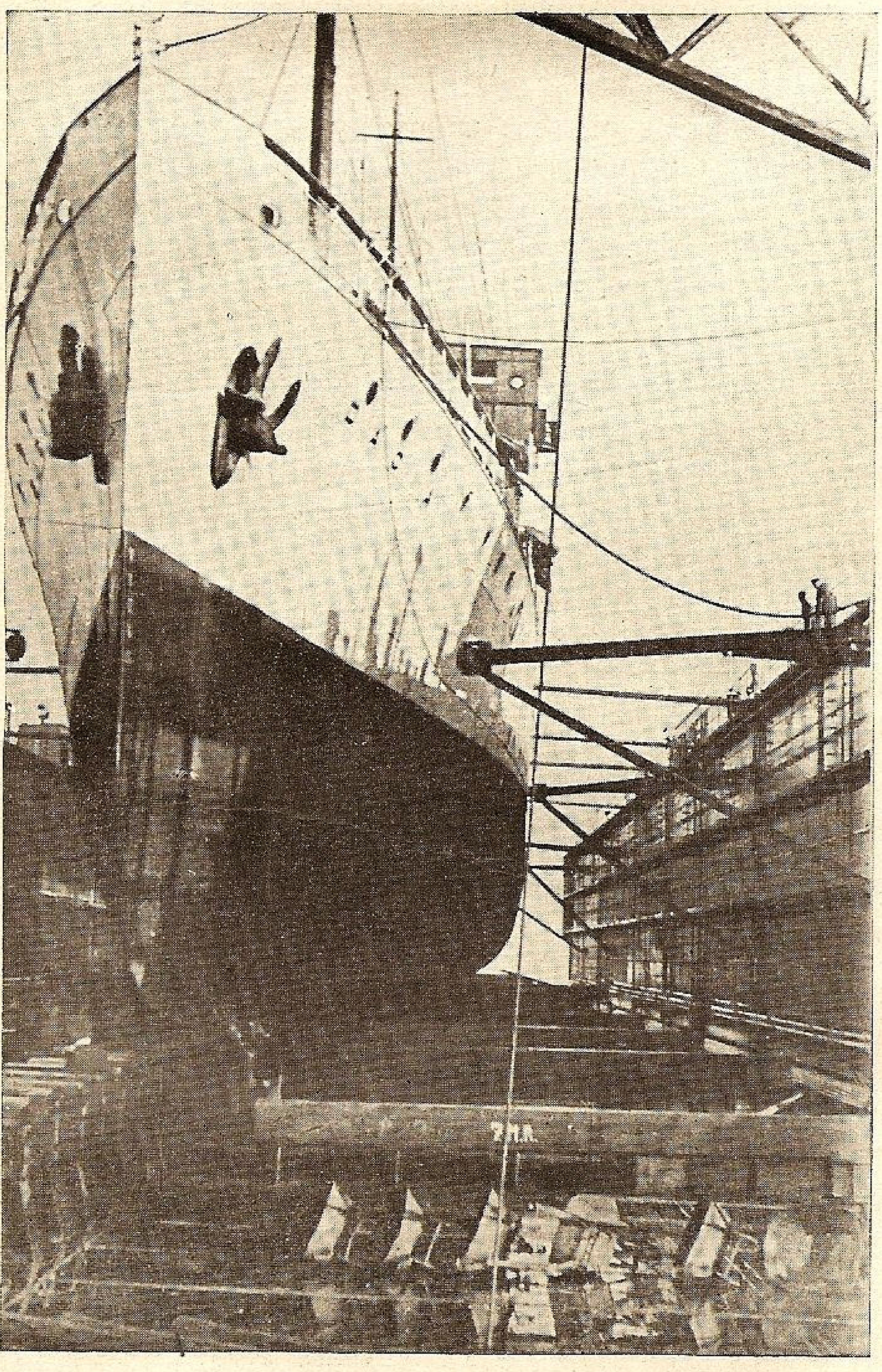
Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă



Silozul dela Ianca 8000 tone

Administrația P. C. A., activând în cadrul Ministerului Aerului și Marinei, a continuat realizările sale în legătură cu porturile românești și căile navigabile.

Aceste realizări, efectuate într'un ritm mai accelerat în special la construirea noului port maritim „REGELE CAROL II", mărirea și utilarea portului Constanța, mărirea și sistematizarea portului Giurgiu, precum și la campania de construcție a nouilor silozuri regionale.



Paquebotul „Dacia" la reparație pe docul plutitor Constanța

Construirea noului port maritim „CAROL II" și a silozurilor regionale constituesc lucrări de proporții vaste, pentru cari sunt necesare fonduri mari de investiții, pentru fiecare de câte cca. 3-4 miliarde lei.

O parte din silozurile regionale sunt deja terminate și la apariția acestor rânduri, primul siloz, cel dela Ianca, sperăm să fi fost inaugurat pentru darea în exploatare.

La portul maritim „REGELE CAROL II" lucrările de diguri și dregaj, mai ales la rada avantportului sunt foarte avansate.

In fine, în portul Constanța s'a instalat docul plutitor pentru reparația vaselor până la 8.000 tone și s'au construit : un basin pentru vasele de serviciu, grajduri pentru vitele destinate exportului, magazii pentru fructe și oleaginoase, precum și clădiri pentru Bursa de mărfuri, pentru Marinari, Muncitori și un dispensar.

In portul Giurgiu s'a construit o mare gară fluvială pentru traficul local și internațional de pasageri, s'au procurat mijloace mecanice pentru manipularea mărfurilor, s'a mărit capacitatea de export a produselor petrolifere și este în curs de construire un FERRY-BOAT pentru traficul direct cu calea ferată Giurgiu-Rusciuk.

Deasemeni în celelalte porturi s'au făcut diferite măriri și amenajări iar întreținerea canalului navigabil al Dunării — atât de important în momentul de față — a necesitat eforturi constante și o atenție deosebită din partea Administrației P. C. A.

In sfârșit, activitatea nouei Direcțiuni a Dunării Maritime, având a rezolva și realiza chestiunile de ordin tehnic referitoare la gurile Dunării, se adaugă la activitatea destul de complexă și intensă a Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă, rezumată în rândurile de mai sus.

101 zile la Școala Navală

La 20 Aprilie a avut loc, la Cazinoul municipal din Constanța, serbarea de „101 zile“ a promoției XX-a a Școalei Navale N. M. S. „Mircea“.

Au asistat autoritățile superioare ale municipiului în frunte du d-nii: general adjutant Tr. Grigorescu, rezidentul regal al ținutului Marea; general Nicolau, primarul Municipiului, col. Demetrescu, prefectul județului, amiral P. Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, amiral Al. Constantinescu, comandantul Școalei Navale.

„Liga Navală“ a fost reprezentantă de d. comandor *Aurel Negulescu,* secretarul ei general.

Elevii școalei au prezentat, cu un succes desăvârșit „Freamăt de valuri“, revistă într'un act și 20 tablouri de aspirant Dumitru Pleșoianu.

O strălucită izbândă a marinei comerciale Stabilirea permanentă a liniei de navigație Constanța-New York

Expoziția internațională de anul trecut dela New-York, unde produsele românești au reușit să se facă remarcate de cercurile comerciale și industriale americane, a făcut un mare serviciu mărfurilor economiei naționale, cari, mai cu seamă după declararea războiului, au început să aibe căutare pe piețele Statelor-Unite.

Să nu ne închipuim, însă, că vapoarele noastre, cari fac o legătură stabilă între țara noastră și Statele-Unite ar transporta numai mărfuri românești, trimise prin portul nostru. Fată de capacitatea de încărcare a nouilor noastre motonave, mărfurile noastre nu ocupă decât o parte din spațiu. Restul a fost cerut cu insistență de alte porturi din Mediterana, în special cele turcești, cari preferă motonavele noastre nu numai din cauza rapidității și a siguranței transportului, ci mai cu seamă, datorită prețului de transport mult mai redus, față de vasele altor companii. In ultimul timp acestea au început să ceară navluri extraordinar de mari, astfel că prețul de cost al mărfurilor trimise în America se ridică cu mult peste puterea de plată a consumului american.

Scumpetea navlurilor pe vasele străine se explică prin consumul mai mare de combustibil, plata mai ridicată a primelor de asigurare și în special prin mărirea soldelor echipajiilor, cari pe unele vapoare au obținut salarii mari. Din păcate nu de acelaș tratament se bucură și marinarii români, cari trebuie să se mulțumească cu lefuri mult mai mici, iar primele de drum deabia le ajung să facă față micilor nevoi zilnice.

Prin permanentizarea liniei de navigație Constanța-NewYork, care acum doi-trei ani părea ceva irealizabil, economia noastră națională a făcut un pas înainte, iar pavilionul românesc a repurtat un succes strălucit, la care nu ne-am fi așteptat, dacă în ultimii doi ani nu s'ar fi dus o atât de înțeleaptă politică maritimă.

Pe lângă cele două motonave „Sulina“ și „Mangalia“, cari sunt în drum pe această linie de navigație, acum în încrucișare pe Mediterana, serviciul nostru maritim va efectua și cea de a treia motonavă „Balcic“, așteaptă să vină în cursul lunei viitoare din Italia.

Această a treia unitate a marinei noastre comerciale va asigura, alături de celelalte două, un serviciu regulat între cele două continente, iar permanentizarea drumurilor ne va aduce și altă clientelă, convinsă de acum de promptitudinea și siguranța transportului.

Concurența noastră a început chiar să se simtă deorece vasele altor companii cari asigurau până anul acesta transportul mărfurilor spre America sau înapoi, nu mai găsesc cu atâta ușurință, ca înainte, mărfurile cari de obicei li se încredințau spre transportare.

In sesiunea de primăvară au reușit la examen următorii ofițeri din marina comercială

Căpitani de lungă cursă: Mincu Emil; Dumitrescu Leon; Manolescu Anton; Tokatlian Onik; Coșereanu Const.; Tomulescu Dumitru.

Căpitan de Cabotaj: Popescu Gheorghe.

Ofițeri de bord cl. I-a: Pangrate Const.; Starostescu Nicolae; Iorgu Anghel; Poenaru Const.; Botel Alexandru; Skeleti Nicolae.

Ofițeri de bord cl. II-a: Titorian Ovidiu Pangrate Vasile; Nicolae Mircea; Dumitriu N. Mircea; Cernătescu Ovidiu; Boveanu Ioan; Eftimescu Ștefan.

Ofițeri Provizoriu: Burlescu Virgil; Coteți Constantin; Ioniță Grigore; Lothar Fenker; Lohr Petru.

Piloți de Mare: Niculescu Marin; Dobre Dumitru.

Mecanic Principal: Toader Matei.

Mecanici Auxiliari: Stoicovici Ioan; Popescu Gheorghe; Aculov Mihail; Iordănescu Dumitru; Cojocaru Dumitru; Năstase Ioan; Corodi Andrei; Cazacenco Ioan.

Submecanici Auxiliari: Gheorghe Ioan; Bucur Ștefan; Balaș Ladislau; Iacob Constantin; Cândea Emilian; Filimon Ioan; Iliescu Nicolae; Mihai Niță; Grosu Aurel.

Radio T. F. S. cl. I-a: Emilianov Gheorghe; Ciochină Constantin.

Radio T. F. S. cl. II-a: Popescu Nicolae; Tatu Ioan; Vâlceanu Gheorghe; Lupu Damian; Dumitriu Gh. Mircea; Gheorghiu Nicolae.

Comandant de Doc: Cociaș Radu.

Când ți=e sete

bea numai renumita

BERE BRAGADIRU

SIGURANȚA
ŞI PROPĂŞIREA ROMÂNIEI

CONSOLIDAREA
DEFINITIVĂ A GRANIŢELOR
NOASTRE INTANGIBILE

PACEA

ŞI LINIŞTEA INTERNĂ
ŞI INTERNAŢIONALĂ

FORŢA INVINCIBILĂ

A ARMATEI NOASTRE STRĂLUCITE

SE ASIGURĂ PRIN:

SUBSCRIERI MASIVE

LA

BONURILE DE INZESTRARE

A ARMATEI

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Amiralitatea a publicat un decret prin care se hotărăşte că orice vapor britanic înainte de a părăsi un port englez, trebue să asigure protecţia echipajului contra atacurilor aeriene.

Natura măsurilor se va notifica la anumite intervale de timp.

■ *Pierderile comunicate oficial* de Amiralitate până la 1 Martie sunt:

Chiurasatul *Royal Oak* (torpilat la Scapa Flow, 2/3 echipaj dispărut);

Portavionul *Courageous* (torpilat în Atlantic, 598 dispăruţi);

Distrugătoarele *Blanche, Gipsy, Duchess, Grewille, Exmouth, Daring;*

Submarinele *Oxley, Starfish, Undine, Seahorse, Thistle.*

■ *O nouă recrutare* de marinari pentru armarea navelor dragoare, este în curs. Sunt preferaţi pescarii. Angajamentele se fac în ritmul de 300 pe săptămână. Solda acestor marinari variază dela 29 shilling şi 3 penny pe săptămână pentru neînsuraţi, la 55 shilling 9 penny pentru cei însuraţi.

Pentru acest serviciu sunt necesari circa 10.000 marinari.

■ *S'a anunţat printr'un comunicat* că în Anglia se află prizonieri 287 militari şi 1271 marinari germani.

■ *Queen Elisabeth,* cel mai mare vapor din lume (are 85.000 tone deplasament) a părăsit la 26 Februarie, Anglia şi a sosit la New-York după o călătorie de 5 zile pe un parcurs, secret şi în zig-zag, de 3127 mile, prin zona cercului polar. Viteza medie a fost de 24.7 noduri.

La bord se aflau, comandantul *Townley* şi 378 ofiţeri, marinari, mecanici precum şi technicieni cari au studiat funcţionarea tuturor instalaţiilor în timpul navigaţiei.

Pentru această traversadă a fost asigurat pentru 4.500.000 lire.

■ *Sir John Gilmour,* Ministrul Marinei Comerciale a murit subit la Londra în vârstă de 63 ani.

Timp de 22 ani a fost deputat.

Fusese numit în funcţiunea de Ministru al Marinei Comerciale în Octomvrie 1939.

In locul său a fost numit D. *Robert S. Hudson.*

■ *O nouă escadră de linie* cuprinzând chiurasatele de 35.000 tone *King George V, Prince of Wales, Duke of York, Jellicoe* şi *Beatty,* va intra în serviciu anul acesta. Toţi aceşti coloşi sunt în curs de complectarea instalaţiilor.

■ *400 marinari — pescari de balene — norvegieni* cari se reîntorceau din America în Europa, la bordul transatlanticului Neptunia au aflat în timpul călătoriei că Norvegia a fost invadată de Germani şi în loc să continue drumul până la Genua au debarcat la Gibraltar, punându-se la dispoziţia autorităţilor engleze.

■ *Sir Artur Salter,* directorul general al Ministerului Marinei Comerciale a declarat că în 7 luni de război, germanii au distrus mai puţin de 3% din tonajul flotei engleze de comerţ.

Ţinând însă, seamă că noi nave au fost construite sau cumpărate, rezultă că aceste pierderi au fost compensate aşa fel încât ele numai reprezintă decât 1% din tonajul flotei comerciale engleze dela începutul războiului.

ARGENTINA

Războiul actual, între alte schimbări care le-a determinat, prezintă şi un aspect turistic.

Din cauza stării de război din Europa, massa mare a turiştilor americani care venea în fiecare an în Europa, a invadat ţările Americei de Sud şi mai ales *Argentina.*

BULGARIA

Presa franceză anunţă că o parte din petrolul pe care U. R. S. S. îl va livra Germaniei, va fi transportat via Varna — Rusciuk — Dunăre.

In acest scop s'ar fi început construirea de mari rezervoare la Varna şi Rusciuk.

Tuapse, petrolifer sovietic de 13.500 tone deplasament ar fi sosit la Varna încă dela începutul lunei Martie cu produse petrolifere — cari deocamdată ar fi încărcate în 120 vagoane cisternă germane sosite la Varna pentru acest scop.

CANADA

In şantierele canadiene ar fi în construcţie 28 nave dragoare cari costă 620.000 dollari. Deasemenea se construesc şi 46 nave pentru vânătoarea submarinelor.

CHINA

Piraţii chinezi (mai există încă asemenea specimene) au atacat vaporul fracez *San-Antonio* de 6013 tone care din cauza ceţei eşuase pe nişte stânci.

Din fericire, a apărut la orizont o navă de război japoneză care la semnalele de ajutor ale navei franceze a venit şi a pus pe fugă cele 7 corăbii cu piraţi chinezi.

DANEMARCA

Şantierele Burmeister & Wain, din Copenhaga, la încheierea bilanţului pe anul trecut, au avut un beneficiu brut de 5.539,312 coroane din care după toate scăzămintele făcute (amortizare, rezerve, etc.) a rămas un beneficiu net de 3.900.986 coroane.

S'a împărţit acţionarilor 6% dividende.

In aceste şantiere au fost construite frumoasele noastre motonave *Transilvania* şi *Basarabia.*

ELVEŢIA

Toată lumea e deprinsă să considere ca glumă o activitate a marinei elveţiene. Chiar dacă se desminte că ar exista şi în Elveţia o marină, aceia se află numai pe cele 2-3 mari lacuri navigabile.

Intr'un număr din anii trecuţi arătăm că Elveţia a introdus vapoare pe Rin, cari navigă până la mare şi uneori trec şi Canalul Mânecii.

Acum aflăm că pentru a-şi asigura importul de diferite categorii şi pentrucă nu se prea găsesc nave de vânzare, guvernul federal a închiriat o flotă de 15 cargo-uri greceşti cari navigă pe toate mările sub pavilion *dublu,* grec şi elveţian, iar pe bordaj au piturat cu litere mari *Switzerland.*

Prin o convenţie cu guvernul francez, baza acestei flote elveţiene se află la Marsilia, de unde mărfurile pleacă mai departe în Elveţia, cu trenul.

ESTONIA

Pentru a evita ca navele de comerţ estoniene să fie capturate sau scufundate, Parlamentul a lansat un proect de lege prin care interzice navelor naţionale să intre sau să staţioneze într'un port străin, unde ar fi acest pericol.

Proectul autoriză pe comandanţii de navă să intre în portul neutru cel mai apropiat pentru a aştepta instrucţiuni dela armator, dacă portul de destinaţie ar fi blocat.

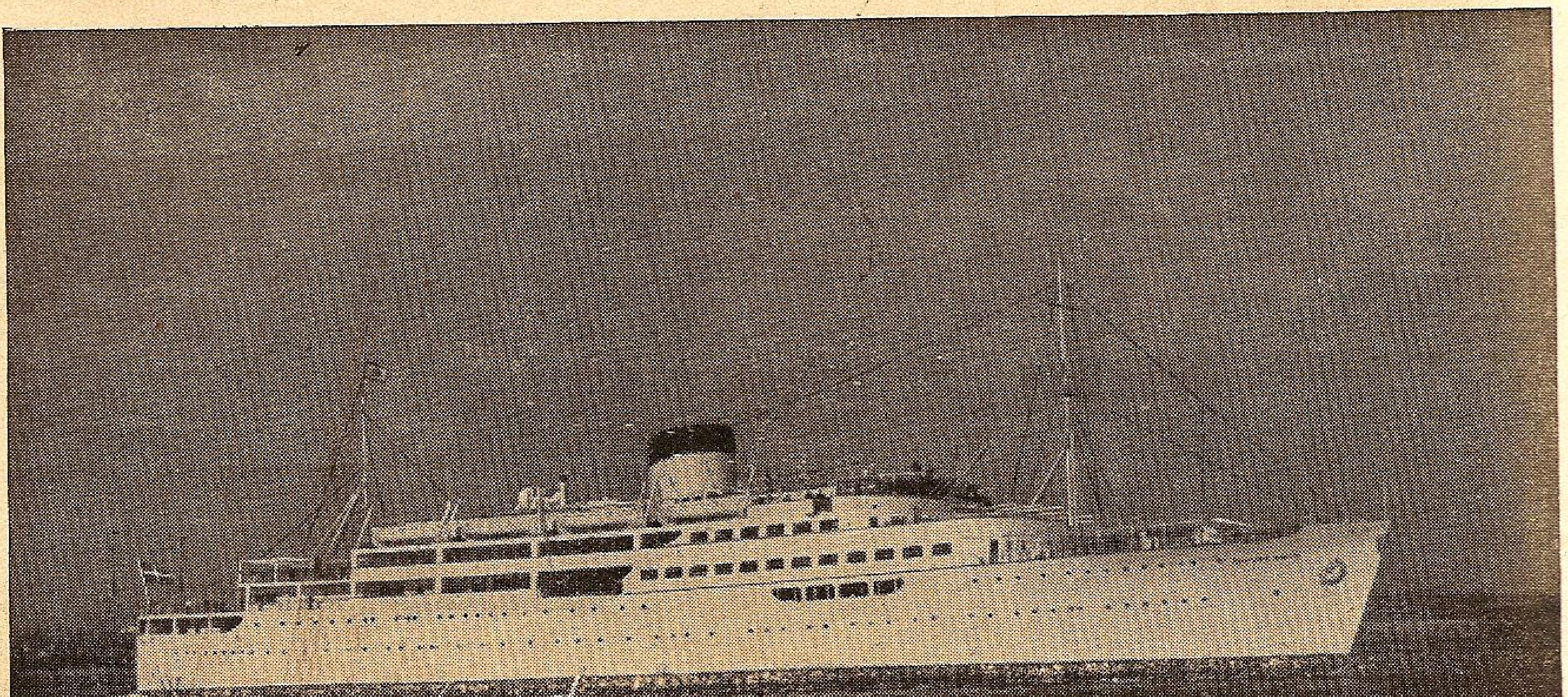
■ *Ziarele din Tallin* au anunţat că guvernul a pus în construcţie 2 nave dragoare şi puitoare de mine.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE AU FOST CONSTRUITE MOTO-NAVELE
„BASARABIA" ŞI „TRANSILVANIA"

FRANŢA

La Jumelle au Front este deviza lansată de *Touring-Club de* France. Scopul este de a strânge 30.000 binocluri de marină sau de câmp pentru a le trimite pe front la 300 regimente de infanterie şi altor unităţi cari au nevoie. Se cere Francezilor să sacrifice binoclul pentru a salva viaţa miilor de luptători pe care i-ar decima o mitralieră duşmană nedescoperită, în timpul atacului.

■ *La 6 Martie* a fost lansat chiurasatul *Jean-Bart,* de 35.000 tone.

Această navă similară cu *Richelieu,* va fi înzestrată cu 2 turele quadruple de 380 mm. la prova, 5 turele triple de 152, mm., 6 afete duble de 37 mm. AA. şi 6 mitraliere quadruple de 13.2 mm.

Bătaia tunurilor de 380 mm. este de 40 Km., iar obuzele cântăresc 900 kgr.

■ *La 12 Martie,* a fost lansat şi torpilorul *Le Fier,* primul din o serie de 14 unităţi puse în construcţie.

Are 994 tone deplasament, lungime 90 m., lărgime 9,30 m. şi pescaj 2,60 m. Viteza va fi de 34 noduri.

Va fi armat cu 4 tunuri de 100/60 mm. AA., 4 mitraliere AA. şi 4 tuburi lanstorpile de 550 mm.

■ *Vice Amiralul Ronarc'h,* eroul dela *Dixmude,* care s'a ilustrat în timpul războiului mondial în fruntea brigadei de infanterişti-marinari, s'a stins din viaţă în vârstă de 75 ani.

In afară de faptele sale de arme, amiralul *Ronarc'h* a fost acela care a inventat aparatul de dragat minele, care-i poartă numele şi datorită căruia Marina Franceză a folosit foarte mult în timpul războiului trecut.

Requiemul a fost celebrat de *R. P. Coloban,* confesorul marinei, (fostul căpitan de fregată *Achille Lefévre,* care după 31 ani de carieră militară s'a canonizat în 1920).

După ceremonie au vorbit abatele *Bouchard* (care în timpul războiului fusese confesorul Brigadei de puşcaşi marinari) şi amiralul *Darlan,* Comandantul marinei franceze.

GERMANIA

Portavionul Graf Zepelin ar fi gata, dela sfârşitul lunei Ianuarie. Această navă de 19.250 tone deplasament şi 32 noduri viteză, are la bord 40 avioane, 16 tunuri de 150 mm. 10 tunuri de 105 mm. AA., 22 tunuri AA. de calibru mai mic.

Nava este protejată şi contra bombardamentelor aeriene prin o puternică chiurasă orizontală.

■ *60 de şantiere germane* ar fi în prezent ocupate numai cu construcţii de submarine de tonaj mic al căror montaj s'ar executa într'o lună.

După statistica publicată de Amiralitatea engleză dela începutul războiului şi până la 14 Aprilie, flota germană de comerţ a avut pierderi de circa 10% din tonajul existent la începutul războiului — adică nave scufundate sau capturate pentru un total de 400.000 tone.

■ *Ştiri din sursă franceză* arată că marele vapor *Robert Ley,* de 27.288 tone, ar fi fost scufundat în timpul operaţiilor din Norvegia, împreună cu cei 850 pasageri-militari, în strâmtoarea Skagerak, unde ar fi lovit o mină.

Această navă terminată în 1938, a fost construită pentru asociaţia *Kraft durch Freude* după iniţiativa şi după indicaţiile d-lui *Dr. Ley,* după o concepţie cu totul specială în ceeace priveşte încăperile de locuit.

In principiu toate cabinele aveau vedere la mare; nu existau cabine interioare, ci numai exterioare; aceasta pentru ca muncitorii-pasageri să nu aibă decât acelaş fel de *cabine,* să nu existe privilegiaţi.

La centru erau saloanele de mâncare, de spectacole şi de sport.

GRECIA

O nouă societate de asigurare maritimă cu numele de TRITON a luat fiinţă. Compania are sediul la Pireu. Capitalul este de 3 milioane drahme (6000 acţiuni a 500 drahme). Scopul societăţii este să acopere riscurile asigurării maritime în Grecia şi în străinătate şi să reprezinte Companiile de asigurare greceşti şi străine sau agenţiile Lloyd-ului.

■ *Numărul vapoarelor* elene în anul 1939 a scăzut la 665 cu un tonaj total de 2. 121.177 tone faţă de anul 1938 când avea 688 vapoare cu 2.165.498 tone.

Pavilionul elen continuă a ţine locul al noulea în lume în ceiace priveşte tonajul.

■ *Traficul prin canalul Corint* a fost destul de slab în anul 1939.

Intre anii 1934-1938 numărul vapoarelor ce au trecut prin canal varia între 6532 şi 7576, iar în 1939 au trecut numai 2313.

In bună parte acest regres se datoreşte faptului că vremea rea a cauzat canalului multe accidente cari au împiedicat navigaţia.

ITALIA

Submarinele din clasa Oceanică, (ultimele lansate) *Luigi Torelli* şi *Capitano Raffaele Tarentini* au foarte mare rază de acţiune (12.000 mile). Deasemeni şi viteza la suprafaţă este destul de apreciabilă pentru submarine (18 mile), iar puterea maşinelor e de 3600 C. V.

■ *Planurile celor 12 exploratoare oceanice* din programul 1938, din seria *Attilio-Regolo* au fost modificate din care cauză punerea în construcţie s'a amânat din luna Aprilie în Septemvrie 1939.

Se pare că aceste nave vor fi armate cu 8 tunuri de 135 mm., 6 tunuri de 90 AA., 14 mitraliere AA., 8 tuburi lans-torpile în 2 grupuri quadruple.

Puterea maşinelor: 120.000 C. V. iar viteza, 41 noduri.

Deplasamentul acestor exploratoare este de *3.362* tone.

■ *In cursul anului 1940 vor intra în serviciu,* submarinele *Atropa* de 1120 tone, *Guglielmotti* de 900 tone, ultimele unităţi din seria celor 9 tip Marcell de 940 tone.

Vor fi lansate pe cală mai multe submarine de tip *Caracciola* de 1460 tone, cari vor avea 14 tuburi lanstorpile de 450 mm.

■ *Bugetul Marinei* pe anul în curs este mai mare cu 646 milioane faţă de bugetul precedent.

■ *Ministrul Comunicaţiilor,* a declarat că tonajul flotei de comerţ italiene ar trebui să fie mărit cu 3.000.000 tone pentru a asigura Italiei poziţia care-i revine în traficul mondial.

JAPONIA

Şantierele Mitsubishhi Jukogyo Kk din Nagasaki au lansat în Ianuarie nava de război *Kashino,* despre care încă nu se ştie nici un detaliu.

■ *Noul plan de rearmare* prevede cheltueli de 10.817 milioane yeni (pentru Marină 5.403 milioane))cari se vor repartiza pe 5 sau 6 ani.

Un comunicat oficial precizezază că acest efort este necesar pentru a face faţă războiului în China şi mai ales pentru a putea întâmpina dificultăţile cari pot rezulta din situaţia generală internaţională.

■ *N. Y. K. a pus în serviciu* în cursul anului 1939 şapte cargo-uri rapide de 10.000 tone deplasament. Au 2 motoare *Mitsubishi* în 2 timpi, simplu efect, injecţie mecanică, 7 cilindri. Puterea fiecăruia e de 4.800 C. V. efectivi la 120 rotaţii. Elicile sunt de tipul cu pas variabil, construite din bronz manganez şi secţiune profilată; diametrul elicilor e de 4.400 m. Viteza maximă la probe a fost de 18.76 noduri.

Un vapor din această serie, *Sanuki-Maru,* a făcut parcursul dela *Yokohama la Londra via Panama* (12.568 mille) în 32 zile şi 23 ore adică cu o viteză medie de 16 noduri.

JUGOSLAVIA

La 24 Ianuarie, distrugătorul *Ljubljana* s'a înecat la Sibenic, la mică adâncime, care va uşura scoaterea la suprafaţă.

LAUDELE ADUSE DE C.W.A. SCOTT
REZULTATUL RAIDULUI DE 10.000 Km.
INTREPRINS DE D. PETRE CRISTEA
RAPOARTELE LABORATORULUI
B. & R. REDWOOD
Noul
LUBOIL
LUBOIL
GRAD
IMPERIAL
UN PRODUS

confirmă promisiunea Societății Unirea, făcută în ziua când a pus pe piață Noul Luboil.

NOUL LUBOIL

este din toate punctele de vedere egalul celor mai bune uleiuri străine. Prețul acestui ulei este însă mai scăzut, deoarece el este un produs național. Noul Luboil este un demn tovarăș al renumitei benzine antidetonante -- Benzina Albastră Ethyl Unirea.

Noul LUBOIL

UN PRODUS UNIREA

Accidentul se datorește furiei vânturilor care l'au împins și isbit de stânci provocându-i spărturi ce au provocat scufundarea.

Nava fusese terminată în 1938 și avea 1210 tone deplasament, 4 tunuri de 120 mm., 2 piese duble de 40 mm. AA., 2 mitraliere AA., 2 tuburi triple lanstorpile și viteză 38 noduri.

■ *Mai multe vapoare jugoslave* au fost cumpărate de guvernul englez. Intre acestea se numără: :transatlanticele *Kraljce-Mirija* de 10 196 tone, *Princesse Olga* de 8.480 tone; deasemeni cargo-urile *Zrinski* de 8 850 tone, *Korana* de 8.700 tone, *Marija Racic, Izghed, Preradovic.*

MANCIUKO

La Taitung, la gura fluviului Yalu, se va construi un port comercial capabil să facă față unui trafic anual de 2 milioane tone mărfuri.

Va fi singurul port al țării care nu va fi blocat de ghețari.

Lucrările vor dura 8 ani și vor costa 115 milioane Yeni.

OLANDA

Cele 6 nave, vânătoare de submarine, comandate de curând de guvern, șantierelor olandeze vor fi înzestrate cu *turbine* cu vapori.

■ *Șantierele Nederlandsche Seheepsbouw Maatschapig* din Amsterdam, au început instalarea unei mari cale de lansare pe care vor putea fi construite nave de cel mai mare tonaj.

■ *Ministerul Marinei* a însărcinat pe d-l *P. S. van't Haft,* inspectorul general al Navigației, ca împreună cu o comisiune de specialiști să propună anumite măsuri ce trebuesc luate la bordul navelor olandeze pe timpul actualului războî.

In raportul înaintat ministerului, se propun următoarele:

— In camera mașinilor să se instaleze mai multe scări de pilot pentru ca personalul să poată evacua mai repede compartimentul mașinilor în caz de pericol;

— să se instaleze o poartă etanșe de siguranță la tunelul elicii dacă lungimea acestuia este mai mare de 25 m. între compartimentul extrem din pupa și ușa tunelului;

— în timpul navigației în zonele periculoase, să fie închise toate porțile etanșe și ochiurile de geam din bordaje;

— navele cu tonaj mai mare de 4000 tone să fie înzestrate cu aparate paravan contra minelor (se speră că până în luna Iunie a. c. vor fi astfel înzestrate aproape toate navele de pasageri și circa 100 de cargo-uri;

— navigație în convoi este recomandată în zonele periculoase, dar în convoi nu trebue să existe decât nave olandeze;

— navele cari nu au aparate paravan, vor fi precedate în zonele periculoase de un remorcher care are acest aparat;

— bărcile de salvare trebue să poată fi lansate la apă în minimum de timp; trebuesc făcute dese exerciții de lăsarea bărcilor la apă la care să participe și pasagerii, înainte de a pleca pentru a trece prin o zonă periculoasă;

— bărcile să aibă la bordul lor suficiente provizii de hrană și apă pentru mai multe zile;

— în timpul navigației în zonele periculoase, centurile de salvare să fie la îndemâna pasagerilor și echipajelor oricând, chiar și în timpul mesei;

— vasele de pasageri vor avea în afara bărcilor de salvare regulamentare și plute pentru cel puțin 35% din pasageri; deasemeni și vapoarele de marfă trebue să aibă plute de rezervă pentru echipaj;

— pe toate vapoarele olandeze să se facă pe puntea bărcilor o instalație auxiliară de luminat, așa ca, chiar dacă grupul electrogen dela mașini nu va mai furniza curentul electric, luminatul să fie asigurat pe puntea bărcilor;

— să se ordone comandanților ca să nu transmită nimănui prin radio nici un aviz sau vreo informație referitoare la vizita de control pe care ar avea-o din partea vreunei nave de războî, sau referitoare la nave de războî sau avioane de orice naționalitate întâlnite în drum;

— în aceste împrejurări, radio trebue întrebuințat cât mai puțin posibil pentru a se evita suspiciuni din partea beligeranților.

Se socotește că pentru aplicarea acestor măsuri, va fi nevoie de o cheltuială de circa 6.000 fiorini pentru fiecare navă.

■ *Cele 3 chirasate* în construcție vor fi armate cu câte 9 tunuri de 280 mm.

■ *Submarinul O-11,* a fost abordat de un remorcher în portul militar *Helder* și în 2 minute s'a scufundat.

Sunt doar 2 victime, cari se aflau în interiorul submarinului în momentul accidentului; restul echipajului a putut fi salvat.

■ *Canalul care leagă portul Amsterdam* direct cu Marea Nordului, a împlinit 75 ani.

Cifrele care urmează arată ce desvoltare a adus Amsterdamului acest canal de 28 Km.:

în 1875 au intrat 1.054 nave
în 1900 au intrat 2.111 nave
în 1925 au intrat 2.999 nave
în 1938 au intrat 3.464 nave

■ *La 11 Aprilie* a intrat a 1.000-a navă la *New-Waterwey* (față de 1 Ianuarie 1940).

Anul trecut această cifră a fost atinsă la 23 Ianuarie.

PANAMA

Traficul prin canal în anul 1939 a fost în progres față de anul precedent.

Au trecut prin canal 5.982 nave (5.626 în 1938).

Tonajul mărfurilor a fost 29.081.360 (26.227.268 în 1938)).

STATELE-UNITE

Au fost lansate navele *Prairie* și *Dixie* de câte 9.450 tone deplasament și viteză 16 noduri.

Aceste nave vor servi ca depozit și atelier flotant pentru distrugătoare (fiecare pentru 18 distrugătoare).

■ *Ministerul Marinei* a dat comandă șantierelor *New-York - Shipbuilding Comp.* pentru construirea a 2 crucișetoare de 10.000 tone, *Cleveland* și *Columbia.* Costul e de 17.990.000 dollari fiecare (exclusiv artileria). Contractul prevede că vor fi terminate în 36 luni.

Vor fi înzestrate cu turbine care să dea 32 noduri viteză, iar viteza economică vor avea o rază de acțiune de 14.500 mile.

Echipajul va cuprinde 800 oameni.

■ *Presa americană* anunță că Marina americană are în prezent pe șantier 113 unități și anume: 8 chiurasate, 4 crucișetoare, 2 portavioane, 31 distrugătoare, 15 submarine, 35 vedete torpiloare și mai multe nave pentru vânătoarea submarinelor.

■ *Statul Major al Marinei* pregătește comanda pentru 4 chiurasate de câte 45.000 tone.

■ *La înapoiere din călătoria de inspecție,* președintele Roosevelt a declarat ziariștilor că va trebui să se dubleze numărul avioanelor și tunurilor cari apără canalul Panama.

Apărarea canalului necesită și anumite instalații mai depărtate pe teritoriile republicilor Ecuador, Venezuela și Columbia, care și ele vor coopera cu Statele Unite pentru acelaș scop deoarece securitatea canalului le interesează direct și pe acele republici.

■ *Programul pentru reînoirea flotei de comerț,* întocmit de Comisiunea Maritimă cuprinde un total de 141 nave cu un total de 1.047.300 tone (1 pachebot transatlantic de 30.000 tone, 38 cargouri de 5.000 tone viteză 14 noduri; 43 cargo-uri de 6.200 tone, viteză 15,5 noduri; 25 cargo-uri de 8.900 tone, viteză 16,5 noduri; 11 cargo-uri mixte de 9.200 tone, viteză 16 noduri, 100 pasageri; 11 cargo-uri speciale de 9.000 tone și 12 petroliere de 11.500 tone, viteză 16,5 noduri). Toate vor fi gata în 1942.

SUEDIA

Marina Suedeză a introdus în serviciu 2 vedete lans-torpile construite în Anglia la șantierele *Vosper.*

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ**: E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

Au corpul lung de 18,30 m., construit din lemn şi având 5 compartimente etanşe.

Propulsiunea se face cu 2 elici mişcate de 2 motoare *Isotta-Fraschini* cu o putere totală de 2.300 C. V. efectivi.

Viteza maximă practică este de 41 noduri.

Pentru marşul de crucieră vedetele au 2 motoare Ford V-8 instalate înapoia fiecărui motor principal.

Aceste motoare au fiecare câte 75 C. V. efectivi şi dau o viteză practică de crucieră de 8-9 noduri.

Armamentul e compus din mai multe mitraliere A. A. şi 2 tuburi lans-torpile.

Iată cum este împărţită o asemenea vedetă:

La prova se află o cabină pentru 4 marinari, un spălător, o cabină mică pentru radio, bucătărie, spălătorul ofiţerilor şi o cabină pentru 2 ofiţeri.

Din cauza climatului suedez, a fost nevoie să se facă şi o instalaţie specială de încălzire pentru încăperi şi pentru torpile.

■ *Guvernul a cerut credite suplimentare* în sumă de 117 milioane coroane pentru construirea de distrugătoare, submarine, avizo-uri-dragoare şi puitoare de mine şi vedete-torpiloare.

TURCIA

Autorităţile au interzis la vreo 20 de specialişti germani să intre în şantierele navale dela Cornul de Aur, unde se află în construcţie 2 submarine turceşti. Unul din submarine fusese lansat de pe cală şi trebuia să execute mai multe probe în larg şi în imersiune.

După o informaţie publicată de ziarul Times rezultă că autorităţile turceşti au procedat astfel pentrucă specialiştii germani ar fi vrut să conducă probele submarinului însă cu intenţia ascunsă de a fugi cu el şi a se refugia într'un port bulgar sau sovietic unde ar fi aşteptat instrucţiuni dela Berlin.

■ *O întreprindere engleză* va instala la Cornul de Aur un mare şantier pentru construirea de nave de comerţ. Şantierul ar fi gata în 3 ani şi ar costa 2 milioane lire sterline.

■ *Nici un vapor turc* mai mare de 150 tone nu va mai putea face călătorii în porturi străine fără o prealabilă autorizaţie dată de Ministerul Comunicaţiilor.

Această măsură a fost luată cu începere dela 21 Aprilie.

■ *Guvernul turc a depus un proect de lege* în parlament prin care să se dea guvernului depline puteri în caz de răsboi în ceea ce priveşte marina comercială.

Consiliul de miniştri ar avea dreptul să interzică sau să controleze orice trafic ce s'ar face sub pavilionul turc, să oprească sau să supue controlului navigaţia neutrilor în apele turceşti şi în sfârşit, să captureze navele inamice.

URUGUAY

Guvernul a publicat o carte albastră referitoare la cazul *Graf-Spee*, din care rezultă că Comisiunea tehnică de anchetă însărcinată să examineze chiurasatul *Graf-Spee* după bătălia dela Montevideo, ar fi ajuns la concluzia că avariile navei se puteau repara în 3 zile.

Avariile nu puteau fi considerate că împiedică navigabilitatea. Aparatul de propulsie era intact.

In afară de găurile prin corp, avariile erau în general limitate la brutărie, bucătării, spălătoare, la instalaţii de distribuit apa de mare şi aparatele de protecţie contra incendiilor.

■ *Epava crucişetorului Graf von Spee* ar fi fost cumpărată de o societate metalurgică uruguayană cu circa 10.000 pesos. Lucrările de salvare au început la 13 Martie.

U. R. S. S.

Scoaterea la suprafaţă a cargobotului Patagonia este o lucrare importantă pe care şi-a asumat-o *expediţia* de lucrări submarine cu destinaţia specială (EPRON).

Această navă de 16.400 tone, construită în 1913 în Anglia, a fost torpilată în 1915 în apropiere de Odessa (la 10 mille).

Lucrările de scoatere au început din 1935; cu acest prilej au fost întrebuinţate cele mai moderne aparate şi metode tehnice.

Nava fiind ruptă de explozia unei torpile a putut fi scoasă la suprafaţă numai partea cea mai mare (corpul). Restul va fi salvat ulterior. Maşinile sunt intacte.

■ *Marina rusă ar fi pierdut* în conflictul cu Finlanda 1 submarin şi 3 nave de suprafaţă. (Ştirea este dată de presa suedeză).

Au fost decoraţi 3.000 marinari pentru activitatea depusă în răsboiul finlandez.

■ *Radio Moscova* a anunţat că în curând se va începe executarea unui program de construcţii care va cuprinde unităţi de tonaj mare şi mijlociu şi submarine.

In ceea ce priveşte crucişetoarele şi distrugătoarele, ele vor fi construite după principii cu totul diferite de cele adaptate în prezent de alte ţări.

„MICA"
SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆ ◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

Subscriţi la bonuri pentru înzestrarea armatei

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—VÂLCOV

— VALABIL DE LA 19 MAI 1940 —

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
BRĂILA	—	—	12^{30}
GALAŢI	13^{25}	13^{35}	20^{15}
RENI	21^{10}	21^{15}	21^{20}
ISACCEA	22^{25}	22^{40}	22^{50}
TULCEA	0^{10}	0^{30}	0^{40}
ISMAIL	2^{05}	2^{20}	3^{00}
CHILIA NOUĂ	4^{50}	5^{10}	5^{40}
CHILIA VECHE	—	—	—
PERIPRAVA	—	—	—
VÂLCOV	6^{45}	7^{00}	—

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL IISMAIL	
VÂLCOV	—	—	12^{15}
PERIPRAVA	—	—	12^{30}
CHILIA VECHE	—	—	14^{00}
CHILIA NOUĂ	14^{10}	14^{15}	15^{10}
ISMAIL	17^{25}	18^{00}	19^{15}
TULCEA	20^{45}	21^{15}	22^{15}
ISACCEA	23^{50}	0^{15}	0^{30}
RENI	1^{50}	2^{20}	2^{30}
GALAŢI	3^{30}	3^{45}	6^{30}
BRĂILA	7^{30}	7^{40}	—

Vapoarele de pasageri ale Societăţii au legătură la Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-809 care pleacă din Bucureşti la ora 13.44 şi soseşte la Galaţi la ora 19.15. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7,45 şi din Brăila la ora 8,39 şi soseşte în Bucureşti la ora 14,02.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant —

INTREPRINDERILE FORESTIERE ROMANE

DIRECŢIUNEA GENERALA: BUCUREŞTI
CALEA DOROBANŢILOR, 168 ● TELEFON: 2.40.98

UZINA POIENI
JUDEŢUL CLUJ

executǎ case de mare din lemn, în condiţiunile technice și materialele cele mai avantajoase.

▼

Prospecte la cerere, la Direcţiunea Societăţii.

„SOIA"

SOC. AN. ROM. PENTRU CULTURA ȘI EXPORTUL SEMINȚELOR OLEAGINOASE
BUCUREŞTI : B-DUL CAROL I, 54. Telefon ✶ **Capital Social Lei 50.000.000**

Cultivă și desface în țară și străinătate produsul : **SOIA**

S. R. D.

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

BILANŢUL DEFINITIV

INCHEIAT LA 31 IANUARIE 1940

(Astfel cum se prezintă după aprobarea Adunării Generale)

ACTIV			PASIV		
Parcul de vase şi pontoane	187.715.243		Capital		80.000.000
Amortismente	114.079.996	73.635.247	Fond de rezervă: statutar	18.087.840	
Imobile	9.284.950		special	100.000	
Amortismente	2.040.845	7.244.105	pt. asig. vaselor	2.253.089	20.440.929
Mobilier		1	Fond de pensiune şi ajutoare personal		3.516.573
Cassa şi disponibil la bănci		34.061.805	Conturi creditoare		42.762.570
Conturi debitoare		22.739.300	Dividende nereclamate		338.946
Efecte publice şi acţiuni		12.480.344	Dividendul Exerciţiului 1939		10.400.000
Materiale în depozit		7.733.796	Beneficiu: reportat pe 1940		435.580
Total		157.894.598	Total		157.894.598

CONTURI DE ORDINE		CONTURI DE ORDINE	
Cauţiune de gestiune	465.000	Depuneri de cauţiuni de gestiune	465.000
Diverşi, Efecte publice şi Acţiuni depuse	4.235.500	Efecte publice şi Acţiuni depuse	4.235.500
Diverşi, Efecte în garanţie	1.600.000	Efecte în garanţie	1.600.000
Pagube de răsboi	13.122.659	Diverse pagube de răsboi	13.122.659
Total	19.423.159	Total	19.423.159

Preşedinte, **I. Săvescu** *Administrator delegat,* **N. Sgardelli** *Director general,* **M. Philippide** *Şeful Serv. Contabilităţii,* **Nic. I. Horneţ**

Verificat conform art. 186 din Codul Comercial şi găsit în concordanţă cu registrele

Cenzori: Experţi contabili: **R. Rang, C. I. Găgiulescu, G. Moscu**

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

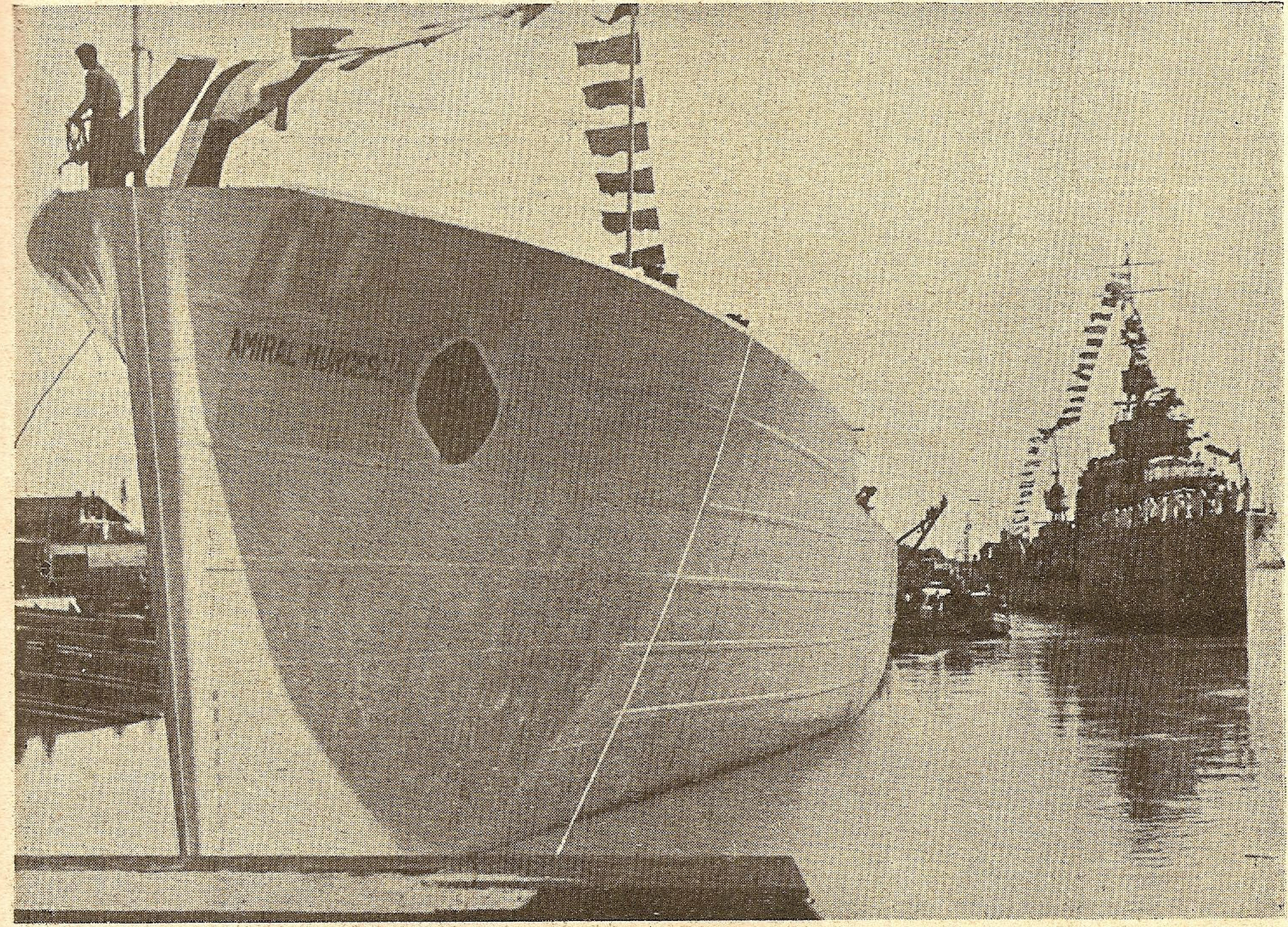
DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUȚI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ⭑ VASE COMERCIALE

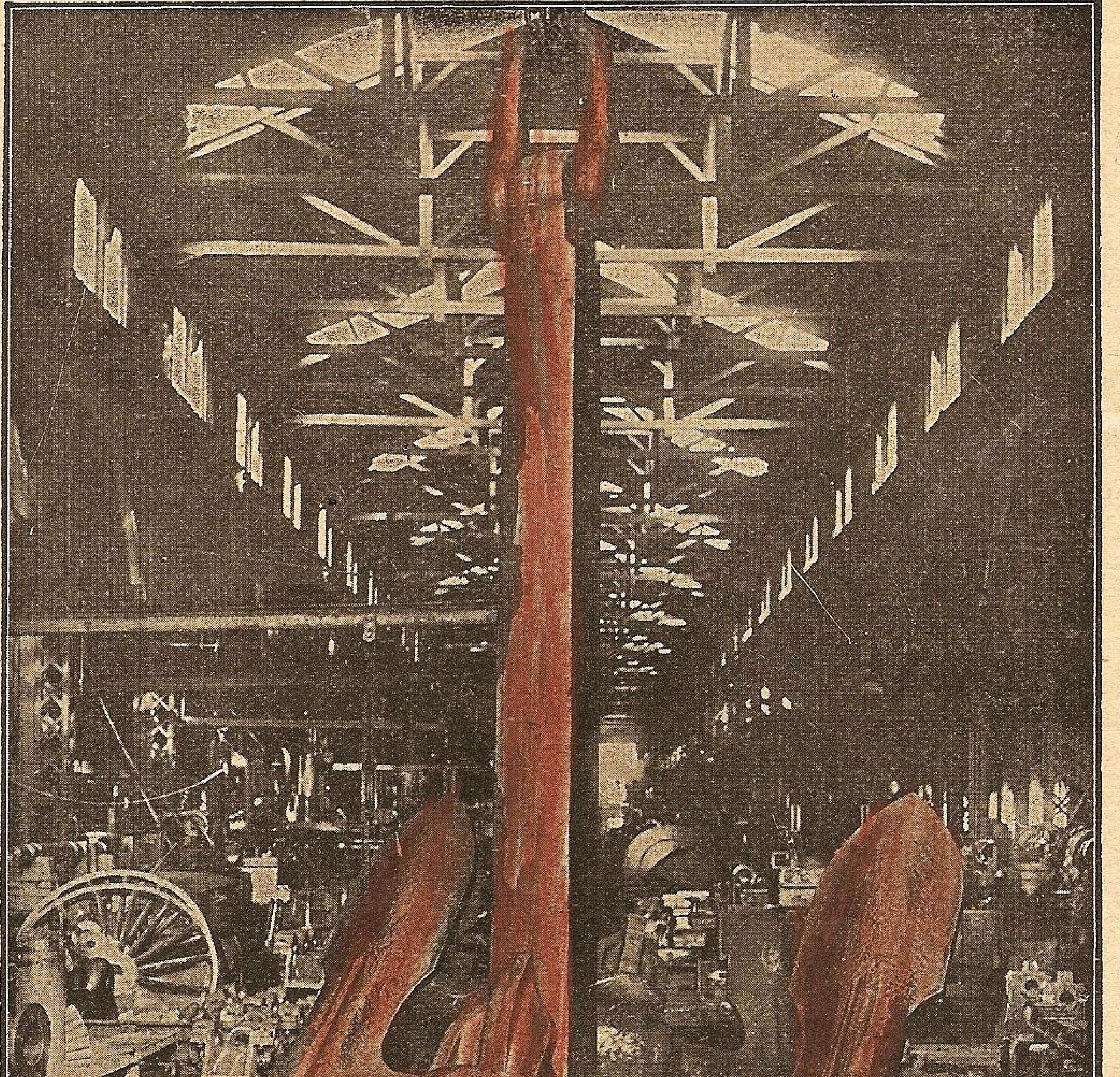
Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

„REŞIŢA", S. A. R.

BUCUREŞTI — Str. V. Alexandri No. 2 — Tel.: ✱ 2.64.70

LOCOMOTIVE

Aparate de forme ✱ Maşini agricole ✱ Electromotoare dinamouri, generatoare, transformatori ✱ ARMAMENT ŞI MUNIŢIUNI, etc., etc., etc.



OŢELURI: ordinare şi speciale, turnate şi forjate. Fer de comerţ, traverse **I** şi **U**, fer fasonat, table forte şi mijlocii, şine şi accesorii pentru căile ferate normale şi înguste. Buloane, nituri, piuliţe, etc. MACAZURI, RAMIFICAŢII, INTRETĂERI, poduri, hale şi alte construcţii în fer, plăci turnate, vagonete, piese de vagoane, osii, bandaje, roţi montate complect. ★ MINEREURI, HUILĂ, BRICHETE, COCS ★ LEMNE DE FOC, DE CONSTRUCŢIE, CĂRBUNI DE LEMN. ★ MATERIALE REFRACTARE ★ FONTE: de mulaj, Martin şi maleabile.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F.R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000
BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I. Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe

◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

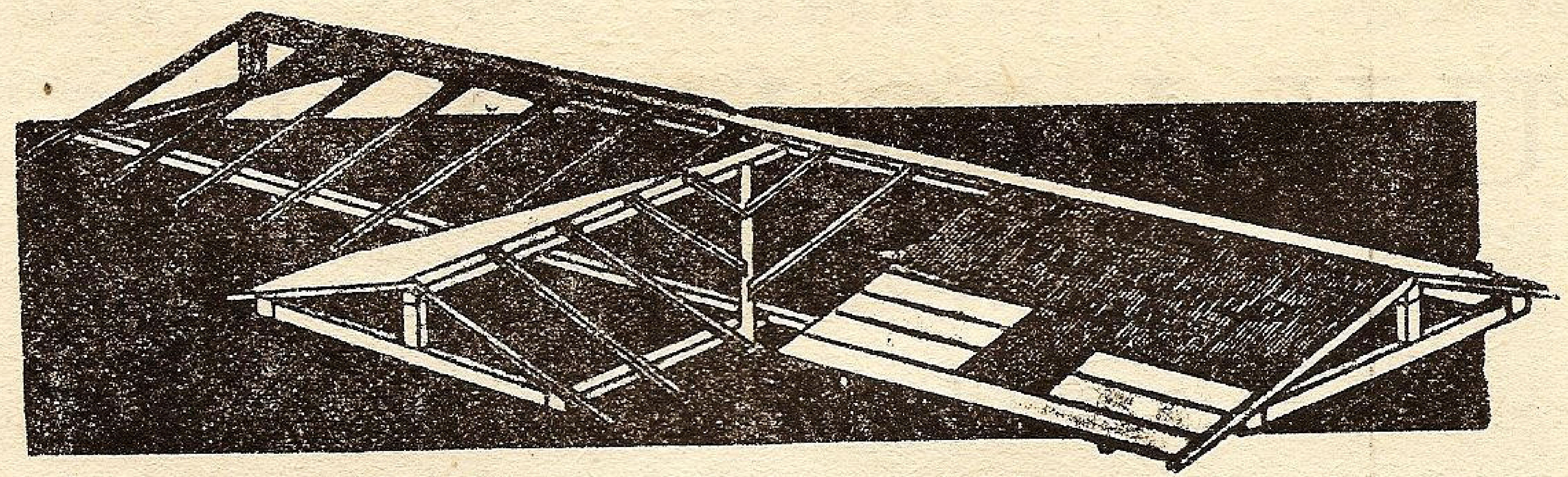
BENZINA PACURA
LAMPANT COCS
MOTORINA ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

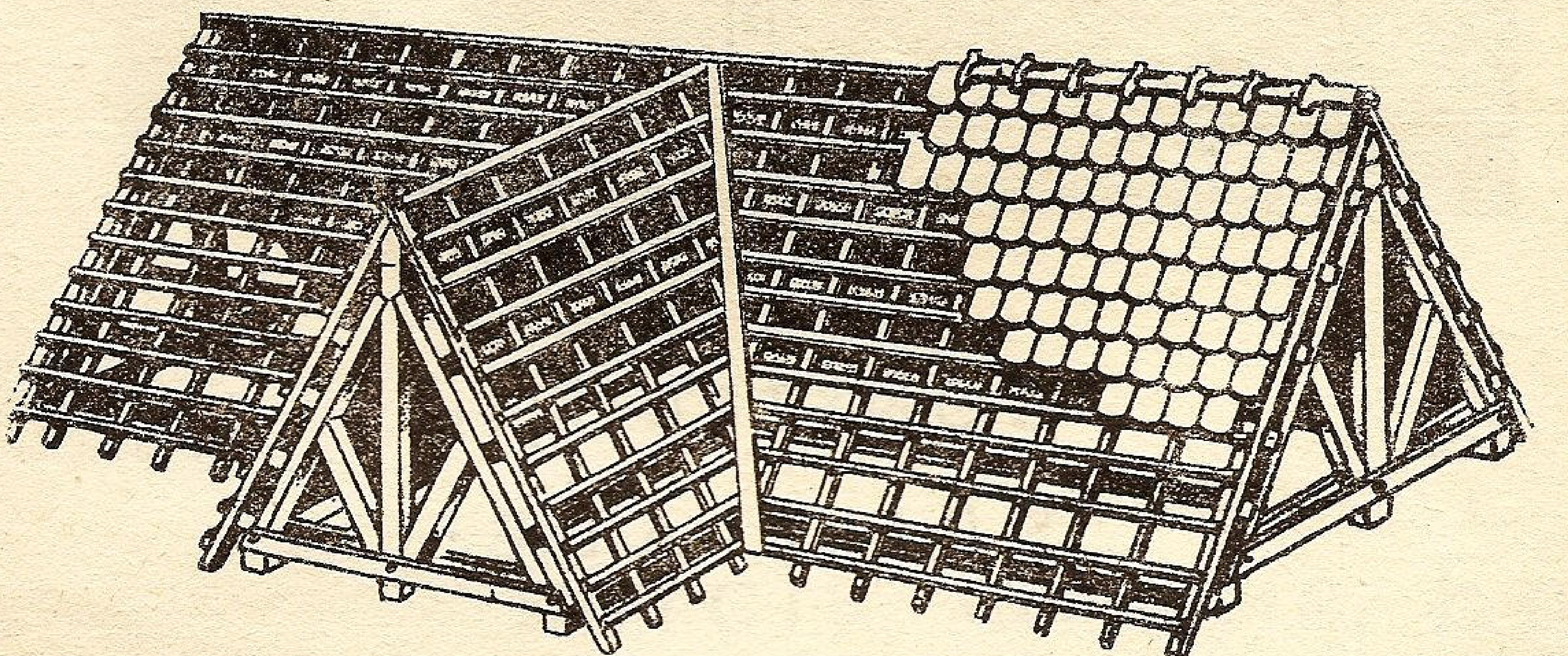
■

Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA
BUCUREȘTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09



La un acoperiș de tablă galvanizată necesitați numai o treime din lemnărie...



...față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de înclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70—80%, vă puteți da seama ce înseamnează, o întrebuințare suplimenrară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de **TABLĂ GALVANIZATĂ** a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

Greutatea acoperișului de ȚIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Țiglă	53.850 „
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

- *Greutatea de 12-40 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *ceeace grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

TABLA GALVANIZATA

SUKA-SILO-BAU

HEINRICH KLING

BUCUREŞTI • B-DUL ELISABETA No. 41, Etaj III

TELEFON 4.50.85

* * *

CONSTRUCŢII
SPECIALE:

SILOZURI CU AERISIREA CELULELOR

CLĂDIRI INDUSTRIALE

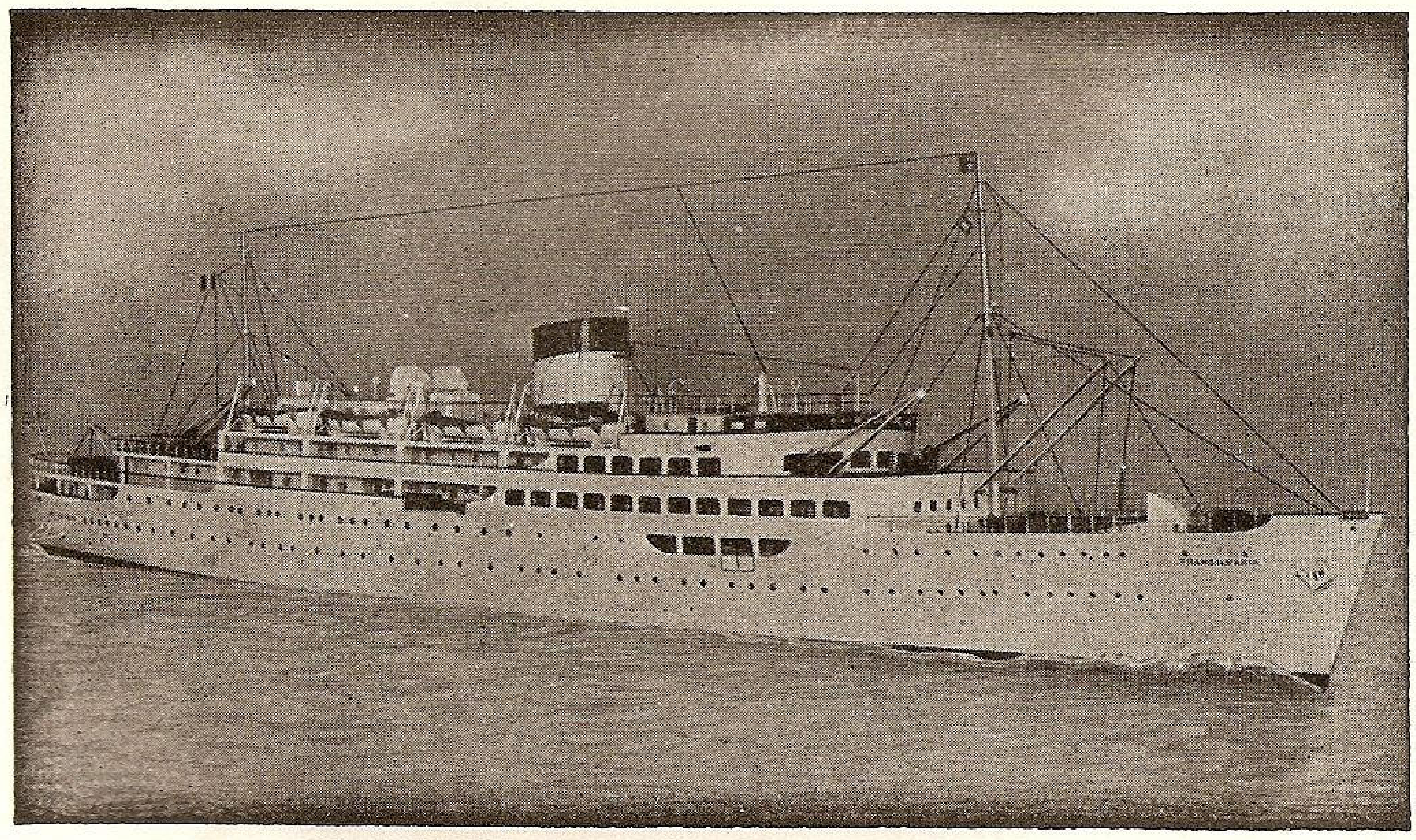
* * *

CONSTRUCTOAREA SILOZURILOR

P. C. A.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

Turcia, Grecia, Egipt,
Palestina și Siria

cu vapoarele:

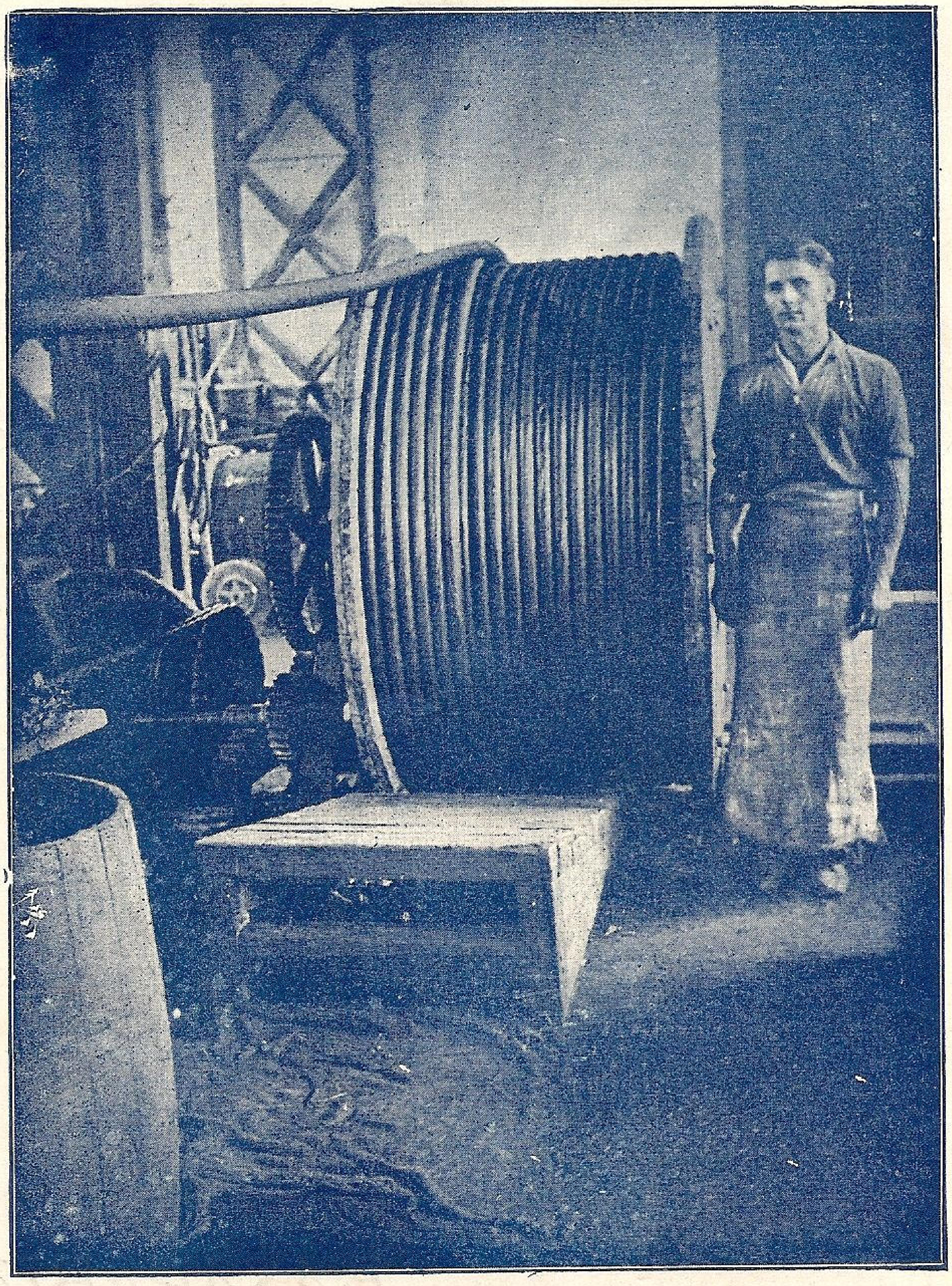
“TRANSILVANIA“
ȘI
„BASARABIA“

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE
●● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ●●

Nu cumpăraţi un bronz oarecare.
Intrebuinţaţi bronzurilor **CLARK**
şi fiţi siguri de calitatea lor.

TURNATORIA DE METALE



CLARK

S. A. R.

PLOEŞTI

stă la dispoziţia Dvs. pentru alegerea aliajului de bronz corespunzătar scopului şi vă toarnă

BRONZURI DE CALITATE
BRONZURI DE EXECUŢIE IREPROŞABILĂ
BRONZURI DE CARE VEŢI FI MULŢUMIŢI

Turnătoria de Metale CLARK, s. a. r., Ploeşti

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

N°6 iunie 1940

SPORTURILE NAUTICE

Românul nostru, legat mai mult de pământ, nu a dat importanța cuvenită sporturilor de apă, începând dela înnot, care e la îndemâna oricui, până la costisitorul yachting.

Majestatea Sa, în Inalta-i înțelepciune, și-a dat seama că un spirit marinăresc integral nu poate lua naștere și menține mai bine de cât prin practicarea sporturilor de apă.

Incă din 1912, pe când Majestatea Sa deținea însărcinarea de secretar general al asociațiilor sportive, a cerut primărei București să creieze o zonă pe malurile lacurilor bucureștene pentru desvoltarea și practicarea sporturilor nautice: de atunci se întrevedeau minunatele înfăptuiri de azi. Iar în 1922 Majestatea Sa a fost proclamat comodorul Yacht Clubului Regal Român.

Dela Restaurație însă, sub Inalta Sa oblăduire, sporturile nautice au luat avântul de mult dorit, la București și pe tot cuprinsul țării, prin amenajări de stranduri, asanări de lacuri, etc.

In 1933, în prezența Majestății Sale, s'a inaugurat strandul și casa de adăpost a U. C. B.-ului dela Snagov, în cadrul unei frumoase manifestări sportive. In 1936, mulțumită străduințelor d-lui inginer N. Caranfil, s'a inaugurat frumusețea depe lacul Herăstrău: mlaștinele și stufăria au dispărut, făcând loc unor lacuri cu aspecte elvețiene, cari an de an s'au întins la toate lacurile din jurul Capitalei, — Băneasa, Floreasca, Tei, Colentina.

In 1936, — cel mai fecund an pentru marină, — a luat ființă FEDERAȚIA ROMANĂ DE SPORTURI NAUTICE, — pe scurt F. R. S. N. — care, sub conducerea a doi foști adjutanți regali, — la început d. Comandor Preda Fundățeanu și mai târziu d. Contr'Amiral N. Păiș, a reușit să împlinească Augustele dorinți.

In 1937 prima caravană nautică pornește cu lotci pe Dunăre dela Giurgiu și trecând prin lacul Razelm ajunge pe mare la Mamaia.

In 1938 au loc primele campionate naționale la Mamaia. In acelaș an o caravană nautică cu lotci străbate lungul drum, dela Turnu-Severin, prin Vâlcov, de aci pe mare, până la Mamaia. La București, tot în acel an, ia ființă școala de nave-modelism.

In 1939 au loc la Herăstrău de Ziua Apelor și la Mamaia de Ziua Marinei, regate cu bărci militare, lotci și caiace; se fac cruciere în Mediterana, iar la Istambul Y. C. R. R. ia parte la regatele internaționale dela Mudana.

F. R. S. N. își desvoltă activitatea în țară, împărțind-o în 5 regiuni, toate în plin progres: București cu 23 asociații și 1.141 membri; Arad cu 8 cluburi și 509 membri; Brăila cu 5 cluburi și 134 membri; Dobrogea cu 9 cluburi și 442 membri; Timișoara cu 8 cluburi și 313 membri, — în total 52 asociații și 2.529 membri, — fără a mai vorbi de amatorii neînscriși în cluburi și de cei ai Ligii Navale Regale Române.

Nu va trece mult și Inalta dorință se va împlini: *toate lacurile, râurile, fluviile și marea vor fi împânzite de bărci românești; tot românul înnotător și tot înnotătorul salvator.*

CERCETĂȘIA, STRAJERIA ȘI PREMARINĂRIA

Majestatea Sa, dându-și seama de binefăcătoarea înrâurire a disciplinei sporturilor nautice asupra tineretului, și-a exprimat dorința ca în localități cu ape să se creeze unități de cercetași marinari. Ele au luat ființă în 1931, iar prima manifestare a avut loc în 1932 la jamboreea din Sibiu, la care au luat parte unități din Galați, Cetatea-Albă, Brăila, Constanța, Bolgrad, Orșova și Timișoara, unele venind până la gura Oltului cu bărcile lor, altele aducând bărcile chiar pe lacul dela Dumbrava (Sibiu), prilejuind de Ziua Marinei frumoase concursuri și demonstrații.

Tot în 1932 o delegație de cercetași-marinari a luat parte la jamboreea internațională dela Garczin (Polonia).

In 1933 cercetașii marinari au făcut o excelentă impresie la jamboreea din Gödôlo (Ungaria), în tabăra depe insula Margareta de pe Dunăre, unde centuria din Timișoara a venit pe Dunăre cu mijloace proprii, — șalupa „Moș Delamare“ și bărci. In acelaș an cercetașii au făcut excursii pe Dunărea de sus și cea de jos și pe mare la Istambul.

In 1934 a fost o foarte reușită jamboree la Constanța, în care peste 5.000 de cercetași din țară și străinătate s'au bucurat de binefacerile mării. Organizarea a fost atât de bună încât nu s'a întâmplat nici un accident.

Odată cu întemeerea instituției Straja Țării, *tot din Inaltul îndemn*, s'au alcătuit unități de străjeri marinari, al căror număr sporind continuu se ridică azi la 45. Una din cele mai frumoase manifestații străjerești a fost caravana din 1937, care a făcut drumul dela Giurgiu la Mamaia. Iar de când Straja Țării e în stăpânirea stației sportive nautice dela Mamaia, centru de pregătire a comandanților, mișcarea nautică în rândurile tineretului a căpătat o însuflețire și mai mare, cu rezultat împlinirea Inaltei dorințe ca toate unitățile de pe malul Dunării, tuturor râurilor și Mare, să fie marinărești.

Numărul străjerilor marinari, dela 860 în 1938, s'a ridicat la 2.800 în 1939.

In noua așezare a pregătirii tineretului pentru zilele grele de mâine, pe lângă Străjerie mai este și instituția PREGĂTIREI PREMILITARE. Din inițiativa Ligii Navale și cu aprobarea Majestății Sale, cu începere din 1939 au luat ființă și centre de pregătire premaritimă, așa zișii PREMARINARI, în care tinerii din regiunile cari dau recruți pentru marină vor căpăta instrucția de inițiere marinărească. Prima serie de premarinari au defilat la parada de 10 Mai din 1940.

SALVAMAR

Din toate țările maritime din lume, singura România nu avea organizat un serviciu de salvare a naufragiaților pe țărmurile românești. Era o lipsă dela o datorie creștinească, mai mult, era chiar o rușine.

Inițiative nu au lipsit: înainte de războiu exista la Constanța o bărcuță, iar prin 1927 A. S. R. Principesa Ileana s'a pus în fruntea mișcării, ca să se împlinească și acest gol.

La 14 Iulie 1933, din Inalta dorință a M. S. Regelui, a luat ființă și la noi *„Societatea pentru salvarea naufragiaților“*, — pe scurt SALVAMAR, — care grație priceperei și stăruinței d. c-dor Fundățeanu, apoi a d. Amiral Păiș, a ajuns să aibă astăzi la Constanța 2 șalupe moderne cu motor „ALBATROS“ și „PESCĂRUȘ“ botezate în 1938, un cămin, automobil sanitar, și altul auto-aruncător de rachete și 12 stații de salvare la plăji, iar la finele anului 1940 va avea încă trei la Balcic, Mangalia și Sulina.

Spre a înțelege rostul acestor înfăptuiri, e destul să arătăm că numărul celor salvați dela înnec până acum, în 4 ani de existență, se apropie de o mie.

LIGA NAVALĂ REGALĂ ROMÂNĂ

Mai mulţi marinari inimoşi şi iubitori ai marinei, au pus în 1927, în casele regretatului Amiral Coandă, bazele Ligii Navale Române, cu scopul ca printr'o vie propagandă să deştepte interesul marelui public pentru problemele în legătură cu nevoile noastre pe apă.

In anul 1933, când regretaţii Amiralul Coandă şi Comandorul Botez s'au prezentat M. S. Regelui spre a-L ruga să primească preşedinţia de onoare, Majestatea Sa, dându-şi seama de importanţa Ligii, a răspuns:

— *Nu cea de onoare, ci* PREŞEDINŢIA ACTIVĂ!

Şi din acel an Liga Navală, trecând prin mari greutăţi, a luptat şi a reuşit în bună parte să realizeze Inalta dorinţă a Augustului ei Preşedinte, — *„de a propaga în mulţime iubirea de mare şi sporturi marinăreşti, factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni“.*

Din câteva sute de membri şi 10 filiale în 1933, azi s'a ajuns la 6.000 membri şi 40 filiale.

Din Inaltele inspiraţiuni şi prin stăruitoarea propagandă a Ligii Navale, s'a reuşit a se înfăptui multe năzuinţi marinăreşti:

— Apariţia regulată a revistei „Marea Noastră“, cu suplimentul ei pentru tineret.

— Tipărirea de broşuri de propagandă.

— Grăbirea construcţiei Navei şcoală „Mircea“.

— Radio pe Insula Şerpilor.

— Inmulţirea unităţilor de străjeri marinari.

— Infiinţarea Pregătirii Premilitare.

— Infiinţarea Frontului Naţional al Marinei.

— Infiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei.

— Promovarea sporturilor de apă.

— Ridicarea unui monument eroilor marinari.

— Dar mai presus de orice, *convingerea marelui public de necesitatea unei marine la înălţimea nevoilor ţării.*

Anul acesta Majestatea Sa a aprobat ca numele Ligii Navale Române să fie schimbat în acel de „LIGA NAVALĂ REGALĂ ROMÂNĂ“, — ca să fie şi mai vizibil faptul că Liga are cinstea de a avea în frunte ca preşedinte chiar pe Majestatea Sa.

ZIUA APELOR ŞI ZIUA MARINEI

Pentru a infiltra cât mai mult în mase, mai ales în tineret, dragostea şi interesul pentru apele noastre, din Inalta sugestie s'a instituit de Ministerul Educaţiunii Naţionale în 1933 ZIUA APELOR, când se dau serbări în toate localităţile dăruite cu ape. In această zi se fac servicii divine, procesiuni, se ţin conferinţe şi se organizează întreceri de înnot, bărci, pescuit.

Cea dintâi manifestare care a avut loc la Snagov în anul 1933, a fost onorată cu prezenţa Majestăţii Sale. Serbările au an de an un avânt crescând, graţie concursului tuturor autorităţilor şi mai ales al Străjii Ţării, Pregătirii Premilitare şi Căminelor Culturale Regale, prin filialele L. N. R. şi căpităniile de port.

ZIUA MARINEI, care e mult mai veche, are loc în ziua de Sfânta Maria (15 August) aleasă ca patron al marinarilor, în tot cuprinsul ţării.

Această zi, sorocită de neuitata noastră Regina Maria, e ziua marinarilor, zi de examen al trecutului, de proslăvire a celor căzuţi la datorie, de manifestare a dragostei pe care tot românul o are pentru marină, dar mai presus de orice un prilej pentru marinari de a avea în mijlocul lor pe *Acel* care fără oboseală poartă apăsătoarea grije a viitorului Ţării.

In fiecare an de Ziua Marinei ţara întreagă, dar mai ales marinarii, ascultă cu încordare cuvintele pline de înţelepciune şi de îmbărbătare, ale Augustului nostru Preşedinte, cuvinte ce sunt vântul cel bun care umflă pânzele entusiasmului pe care fiecare marinar le-a întins de când a îmbrăţişat cariera de răscolitor al mărilor.

REZUMAT CRONOLOGIC

1931

Decorarea monitoarelor, vedetelor dela Dunăre şi a bricului „Mircea“.

Botezul N. M. S. „Regele Ferdinand“, „Regina Maria“ şi „Constanţa“.

Crearea de unităţi de cercetaşi marinari.

1933

Majestatea Sa oferă 100.000 lei pentru ca navaşcoală să poată face călătoria de studii.

Se botează vapoarele S. M. R. „Alba-Iulia“, „Suceava“, „Ardeal“ şi „Peleş“.

Se înfiinţează societatea „Salvamar“.

Se institue Ziua Apelor şi se inaugurează lacul Snagov.

1934

Se promulgă legea pentru românizarea echipajelor de pe vasele cu pavilion românesc.

1936

Se înfiinţează Ministerul Aerului şi Marinei.

Se institue „Medalia Maritimă“.

Se botează submarinul „Delfinul“.

Se lansează vaporul „Cetatea-Albă“.

Se inaugurează lacul Herăstrău.

Se înfiinţează Federaţia Română a Sporturilor Nautice şi şcoala de nave-modelaj.

1937

Se pun în curse vapoarele de Dunăre „Regele Carol II“ şi „Ştefan cel Mare“.

Prima caravană nautică pe Dunăre.

1938

Se creiază Fondul Naţional al Marinei.

Se ridică pavilionul românesc la Gurile Dunării.

Se comandă şi lansează nava-şcoală „Mircea“.

Se botează motonavele „Transilvania“ şi „Basarabia“.

Se botează şalupele de salvare „Albatros“ şi „Pescăruş“.

Se începe construcţia portului Taşaul.

Se inaugurează şantierele navale dela Galaţi.

Se bat niturile la primele 2 submarine şi N. M. S. „Amiral Murgescu“.

Se fac primele competiţiuni naţionale de sporturi nautice.

1939

Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba-Iulia e înscris ca aspirant în cadrele marinei Regale.

Sosirea navei-şcoală „Mircea“, care face prima călătorie în jurul Mediteranei.

Se lansează nava puitoare de mine „Amiral Murgescu“.

Sosesc în ţară şi încep cursele spre America vapoarele: „Mangalia“, „Balcic“, „Cavarna“ şi „Sulina“.

Ia fiinţă breasla marinarilor.

Se înfiinţează Pregătirea Premaritimă.

1940

Sosesc în ţară cele 3 torpiloare construite în Anglia.

Premarinarii defilează întâia oară la 10 Mai.

Liga Navală Română devine Liga Navală Regală Română.

Cu gândul şi sufletul la Marele Ocrotitor al marinei, toţi marinarii strigă azi ca şi în totdeauna:

Să trăiască Majestatea Sa Regele Carol II al României, Augustul Preşedinte al Ligii Navale Regale Române!

Trăiască Dinastia scumpă tuturora!

Profesor **SIMION MEHEDINȚI**

Poți călători fără călăuză?

Cuvânt înainte la lucrarea: Din aspectele mării și din viața marinarului pe întinsul mărilor

Poți, dar atunci, la întâmplare... Pe calea vieții, călăuza cea mai însemnată este ideia. In legătură cu cartea de față, iată o idee pe care cititorul ar face bine s'o privească pe toate fețele: bătrânul geograf Carl Ritter zicea că: „Pământul este casa de educație a genului omenesc, adică școala omenirii întregi“. Iar antropogeografia ne pune înainte următoarele fapte:

Școala planetei noastre cuprinde mai multe clase. In clasa I-a, stau popoarele continentale. Era firesc să fie așa, deoarece omul este un animal de uscat. In Europa, au rămas până azi în cl. I-a numai Elvețienii, Austriacii, Boemii, Moravii, Slovacii, Ungurii, Sârbii, Croații, Bulgarii, Românii și Polonezii, măcar că acești trei din urmă sunt vecini cu Marea.

După clasa continentală, urmează cea maritimă sau oceanică. Saltul dela una la alta e mare. A fi popor continental nu înseamnează tocmai mult. A ajunge însă navigator, asta presupune că ești în stare să te așezi în fața omenirii întregi; să fii gata a vinde tuturor și a cumpăra dela toți, adică a te măsura cu ori cine ca muncă și pricepere.

E! De! asta nu poate ori cine... Trebuie să fii foarte destoinic a te războii cu vânturile și cu valurile... Prin urmare, cine a trecut în clasa aceasta a omenirii a dovedit puteri mai mari decât cei legați numai de glie, ca râmele, melcii, și alte făpturi nevoiașe. Marea și Oceanul sunt dascălii încercați, dela care poți afla multe. Un port poate prețui ca învățătură cât o universitate, iar ca putere cât o împărăție. Tirul, Cartagina, Miletul și Pireul au umplut cu numele lor toată istoria antică. Veneția, pornind dela niște biete lagune bogate în nisip și țânțari ajunsese în evul mediu stăpâna mărilor. Genua la fel.

Așa dar, cine se împrietenește cu Marea nu se poate să nu ajungă mare, dacă are destulă stăruință. Istoria e martoră.

Din toată rasa galbenă, cei care au săltat mai sus nu-s Mongolii bizuiți pe nomadism, nici Chinejii închinați agriculturii, ci Japonezii. De când s'au avântat pe mare, ei au ajuns putere mondială.

Din rasa neagră, rămasă toată în clasa continentală, singurii cari au dovedit mai multă inițiativă sunt Negrii Kru marinari foarte îndemânatici.

Iar din rasa albă, cei cari stau azi în frunte sunt cei cari s'au incumetat să înfrunte valurile oceanului: Spaniolii, Portughezii, Francezii, Englezii, Olandezii, Norvegienii, etc. Abia în faza oceanică, istoria a devenit universală, adică toate neamurile pământului au început a se simți legate unele de altele.

Acum, începe faza atmosferei, unele avioane pătrund și în stratosferă.

* * *

Noi, Românii, am rămas tot în clasa continentală, ceeace e o mare pagubă. Cel mai însemnat om în istoria neamului nostru va fi acela care ne va învăța:

1. Din binecuvântatul nostru pământ, să scoatem măcar de vre'o 10 ori mai mult decât scoatem până azi (grâne de măcinat... asta e abia alfabetul agriculturii). Să ridicăm lucrarea pământului până la nivelul grădinăriei, apoi să prelucrăm noi înșine produsele țarinei noastre. Intr'o țară cu puțin mai întinsă decât România neamul italian a trecut de 40 milioane, având la îndemână ogoare sărăcuțe. De ce n'am ajunge și noi măcar 40.000.000?

2. Să ne învețe acel om de stat a ne folosi de binecuvântata noastră Dunăre și de marea vecină, spre a fi noi înșine cărăușii mărfurilor noastre, plecând cu plin și întorcându-ne cu plin. Nu trăesc Grecii, Norvegienii, Finlandezii, Olandezii și alții mai mult din cărăușie? De ce am trăi numai în lunile de vară, nu și în cele din iarnă? Valurile nu-s aceleași pentru toate vasele și pentru toți marinarii?

Calea a fost deschisă de alții. In timp de un veac, Danezii au schimbat de 4 ori frontul muncii agricole, (cu toată sărăcia pământului lor nisipos), iar acuma s'au apucat și de industria navală, măcar că n'au metale. Dar au ceva: au voință și cârmuire metodică. (Dela Gruntwig până azi, poporul danez a fost și este condus de adevărați educatori, care nu iau formele drept realitate).

Vede prin urmare și un orb că a trece în clasa maritimă ori oceanică însemnează bogăție, putere și mărire.

Cine va fi omul de stat care să înțeleagă în chip serios menirea neamului de lângă gurile Dunării?

Scriitorul acestor rânduri n'are darul prorociei, dar e sigur de un lucru: toți cei care iubesc pământul și neamul românesc, așteaptă pe acel reformator ca pe un nou Mesia. Salazar a schimbat Portugalia numai în 10 ani. După 100 și mai bine de bugete cu deficit, țara Sf. Salazar este azi singura în toată Europa, cu venituri mai mari decât cheltuelile. In timpurile noastre toate sunt cu putință, îndată ce se arată omul potrivit cu problema de deslegat.

* * *

Deocamdată, un marinar, care știe ce însemnează școala valurilor și a vânturilor, și-a luat sarcina de a îndemna tineretul spre mare. Autorul a privit lumea cu ochii navigatorului îndrăzneț, nu a continentalului zăbavnic; a adunat din cele văzute și citite o sumă de povestiri care înviorează sufletul ori cui, fie tânăr, fie bătrân. A înșirat în cartea de față interesante „priveliști ale naturii“, cum zicea odinioară Humboldt, și multe pățanii ale marinarilor, începând din vechime și până în zilele noastre. Ar fi putut să le grupeze pe categorii: mările tropicale, mările polare, vânturile, curenții Oceanului, furtunile, etc. etc., apoi să povestească isprăvile corăbierilor în pace și în războiu. Le-a amestecat însă, spre a spori — pe semne — și mai mult interesul citirii, în felul unei călătorii, când nu știi ce-ți va eși înainte. Poate că la o nouă ediție, împărțirea materialului va fi alta, iar lucrarea va fi însoțită și de hărți sau de vederi din natură.

Dar, și așa cum este, cartea, sunt sigur că va fi citită cu interes de orice iubitor al mării, doritor de învățătură. Michelet, unul dintre scriitorii cei mai de seamă ai secolului trecut, a lăsat urmașilor, pe lângă opere istorice, și câteva cărți despre: mare, munte, pasări, insecte, etc., povestirile acelea mărunte sunt atât de ademenitoare, încât cine le citește odată nu le mai uită toată viața, și s'ar putea să fie citite chiar

Cu Nelson la Trafalgar

de Ing. AL. LUPAŞCU

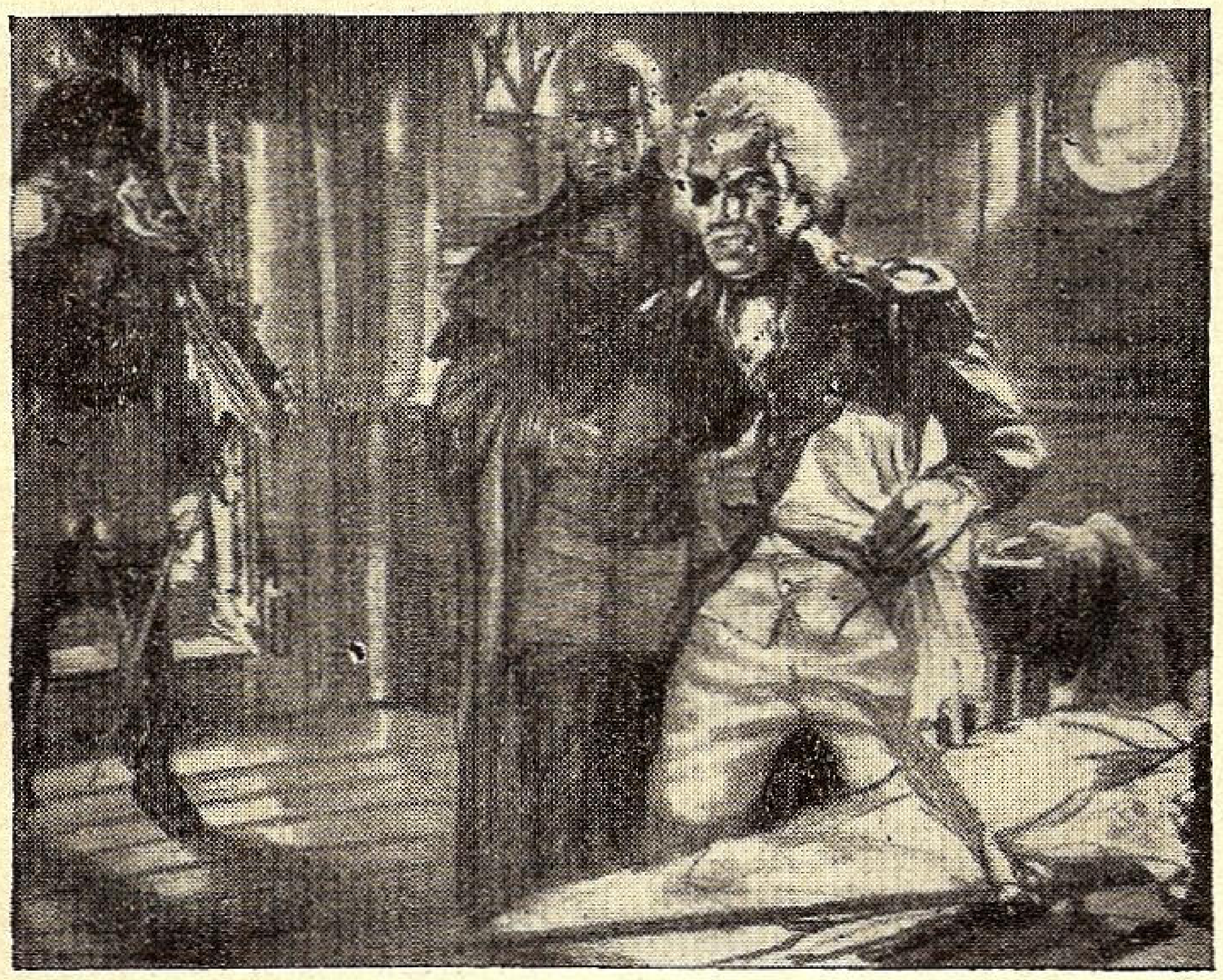
II.

Villeneuve părăseşte Antilele cu două zile înainte de sosirea lui Nelson acolo.

Acest fapt îl enervează pe comandantul flotei engleze. El stătea îmbarcat de 20 de luni şi în acest lung răstimp a beneficiat doar de o singură permisie de 3 zile. Dar Nelson era atunci şi în febra unui amor înfocat. Gândul lui — în orele de repauz — erau consacrate în întregime lui Lady Hamilton, pe care o visa, pe care o adora şi pe care o dorea.

Dacă n'ar fi fost flota franceză, amiralitatea britanică n'ar mai fi avut niciun motiv ca să-l ţină pe dânsul pe mări străine. Aşa că Villeneuve apărea în ochii lui Nelson nu numai ca un duşman al Angliei, ci chiar ca un duşman al propriei lui fericiri personale. Şi aceasta îl determină să dorească a termina cât mai repede cu el, ca să poată să-şi reia apoi în Anglia, o viaţă tihnită lângă fiinţele iubite.

Aflând că nu-i în Antile, Nelson ordonă vaselor sale plecarea imediată spre nord, spre Europa, spre Toulon, convins mereu că inamicul a reintrat în Mediterana ca să apuce drumul Egiptului.



Nelson în ajunul decisivii lupte na vale.

Amiralitatea britanică prinde însă de veste că Villeneuve trebue să vină în Golful Gasconiei şi de acea ordonă flotelor sale, cari în vederea blocadei stăteau imobilizate în faţa porturilor franceze, să se unească între ele şi apoi să se ralieze forţelor lui Nelson.

Sosit în apele nord-africane, energicul amiral englez, fără să mai aştepte aprobarea amiralităţii, face escală la Tetuan pentru ca să se aprovizioneze cu hrană proaspătă şi apă dulce şi ca să dea echipagiilor sale un bine meritat repauz.

Villeneuve la rândul său, ajungând în apele europene, întâlneşte în calea sa o escadră engleză condusă de amiralul Calder. Angajează cu ea o scurtă bătălie, la aproximativ 150 de mile depărtare de Ferrol, o nimiceşte în parte şi deschizându-şi drum liber, pătrunde în liniştitul port de pescari dela Corogne, pentru ca să acorde şi el marinarilor săi o oportună odihnă şi pentru ca să-şi refacă materialul uzat.

Impăratul aude că Villeneuve e în apele europene, dar nu înţelege pentru ce s'a oprit în sud şi nu vine în nord, în Pasul Calai, sau cel puţin în faţa porturilor Brest sau Boulogne, acolo unde el şi-a concentrat armata cu care vrea să dea lovitura în Anglia şi unde are nevoie de protecţie.

Stăpânindu-şi enervarea, el cheamă la dânsul pe secretarul său particular şi din picioare, aşa cum îi era obiceiul atunci când se găsea sub povara unei mari îngrijorări, el dictează pentru Villeneuve această categorică depeşă:

„Aveţi sub comanda dumneavoastră 18 vase de ale mele şi 10 de ale regelui Spaniei. Intenţia mea e ca oriunde şi oricând vi se va înfăţişa inamicul cu mai puţin de 24 vase, să-l atacaţi".

Ordinul e ordin. El pretinde să fie executat imediat şi exact. Villeneuve trebue deci să se supuie. Cu durere, cu amărăciune, cu risc, fiindcă el ca marinar ştie prea bine că vasele din flota lui au catargele rupte, pânzele găurite, rezervele de hrană epuizate, dar oricum trebue să se supuie! El mai ştie că ofiţerii ce-i are în subordine sunt slabi, soldaţii sunt nepregătiţi, iar mai presus de orice, că tactica navală franceză e veche, greoaie şi depăşită mult de progresul construcţiilor şi de posibilităţile artileriei.

El ştie totul, dar cum se exprimă singur într'o scrisoare către un camarad şi prieten al său, el nu are „nici timpul şi nici posibilitatea de a adopta şi a reface".

Aşa dar, Villenevue se supune ordinului şi pleacă după o scurtă pauză, mai departe spre nord.

Pe drum însă, află de prezenţa unei flote întărite engleze care s'ar găsi la gura Canalului Mânecei, flotă pregătită special pentru a-l întâlni şi distruge. Svonul îl intimidează şi îi dictează prea prudenta soluţie, de a ordona întoarcerea corăbiilor de sub ordinele sale la Cadix.

De rândul acesta Villeneuve greşise. Şi greşise întâiu pentru că spectrul acelei forţe navale, care credea că-l va întâlni şi-l va sdrobi, era în realitate insignifiant şi greşise în al doilea rând prin aceea că ordonase intrarea *tuturor* vaselor de sub comanda sa într'un sin-

---

(Urmare din pag. 189)

atunci, când lucrările de istorie ale aceluiaşi autor vor cădea în umbră.

De aceia, sunt sigur, că gândul încercatului marinar care a scris cartea de faţă va rodi cu siguranţă în inimile cititorilor. Faptele povestite sunt interesante pentru toţi. Fericirea cea mai mare ar fi ca citirea lor să fie punctul de plecare al unui om de vocaţiune care să înlesnească şi poporului nostru promovarea în clasa maritimă sau oceanică.

A rămânea mereu repetenţi în agricultură ar însemna să nu înţelegem că planeta este „Casa de Educaţie a genului omenesc".

Aceasta e părerea unui profesor care îşi aduce aminte cu recunoştinţă de tot ce a putut învăţa pe Dunăre şi pe Mare dela marinarii noştri, oameni cu orizont larg şi cu experienţă totdeauna verificată prin fapte.

SIMION MEHEDINŢI
MEMBRU LA ACADEMIA ROMÂNĂ

gur port, ceia ce uşura evident adversarului posibilitatea unui blokus strâns şi energic.

Faptul însă s'a petrecut aşa. Villeneuve intră în Cadix cu întreaga lui flotă şi imediat după intrarea lui, apar în rada portului şi vasele engleze de sub comanda amiralului Collingwood cu scopul de a exercita blocada.

Escadra de sub comanda lui Collingwood, escadră care intimidase pe Villeneuve, se compunea doar din 4 vase. Pentru ca să menţină mai departe mirajul de impunătoare forţă, amiralul englez s'a văzut nevoit să recurgă chiar la un şiretlic. El îşi plasează un vas din cele patru pe cari le comanda, la oarecare distanţă în mare şi dă ordin celorlalte să-i facă mereu semnalizări. In acest fel Collingwood era sigur că francezii vor fi determinaţi să creadă că flota engleză care-i blochează, e mult mai mare în realitate decât vedeau ei la orizont, grosul şi restul ei găsindu-se pe întinsul oceanului, mult mai departe de coastă.

Napoleon e furios pe Villeneuve şi pe marinari în general. El se plânge tuturor că din cauza lor, i-a eşuat realizarea atacului asupra Angliei.

Napoleon uita însă că dacă Villeneuve ar fi încercat să ajungă la Brest, unde urma să se unească cu alte forţe navale franceze, nu numai că nu ar fi putut ajunge acolo din cauza numeroaselor escadre engleze aşezate dealungul drumului, dar chiar dacă ar fi putut scăpa de ele, totuşi nu s'ar fi putut ralia rapid escadrei din Brest, deoarece acelaş vânt care l-ar fi ajutat pe dânsul să ajungă în port, i-ar fi împiedicat pe cei din port să iasă din Brest.

Nelson în acest timp, obosit de navigaţie şi de înstrăinare se găsea în Anglia, în repauz, în familie. Acolo află el de intrarea lui Villeneuve la Cadix şi imediat cere amiralităţii să faciliteze urgenta organizare a unei puternice escadre, care să distrugă pe francezi.

Planul nu era nou, însă căldura cu care era formulat acum, a terminat prin a convinge repede pe toţi.

Anglia organizează imediat o flotă pusă chiar sub ordinele sale, căreia i s'a încredinţat misiunea precisă de a se fixa în faţa portului Cadix şi de a aştepta acolo momentul oportun pentru a lovi pe inamic.

Cum este şi natural, Anglia ţinea aşa de mult la această victorie, încât îi dă mână liberă lui Nelson ca să-şi aleagă singur vasele de cari credea că va avea nevoie.

Astfel a fost ales *Victory*, care va bate tot timpul luptei, la catargul său, pavilionul amiralului şef.

Sosind la 28 Septemvrie în faţa portului Cadix, Nelson interzice vaselor engleze aflate acolo ca să-l salute cu lovituri de tun, cum prevedea protocolul, pentru ca francezii să nu afle nimic de acest eveniment.

Măsura era însă iluzorie, pentru că cei ce trebuiau să nu ştie, erau deja informaţi despre acest lucru.

Prima grije a lui Nelson a fost acea de a organiza blokusul.

In primul rând el ordonă ca grosul navelor sale să se găsească la 16—18 leghe departe de coastă, însă la 3—4 leghe de dânsa să se afle în permanenţă un grup de patrulare, din care să fie detaşat în permanenţă un vas, care noaptea să se plaseze în chiar imediata vecinătate a portului.

Prin această formaţie de gardă, el evita posibilitatea de a fi surprins de o neaşteptată şi bruscă ieşire din port a flotei franceze, după cum se găsea la adăpost de efectul unui vânt de vest, care să-l arunce în cine ştie ce punct de pe coastă, lăsând astfel adversarului, poartă liberă de ieşire din Cadix.

Teama aceasta de a nu-i scăpa flota franceză din mâini merge chiar mai departe. El ordonă flotei sale, ca în cazul unei ieşiri a francezilor, vasele să ştie dinainte că trebuesc să se îndrepte spre capul Trafalgar, pentru ca să taie astfel orice posibilitate de joncţiune a flotei franco-spaniole cu escadra de ajutor din Cartagena.

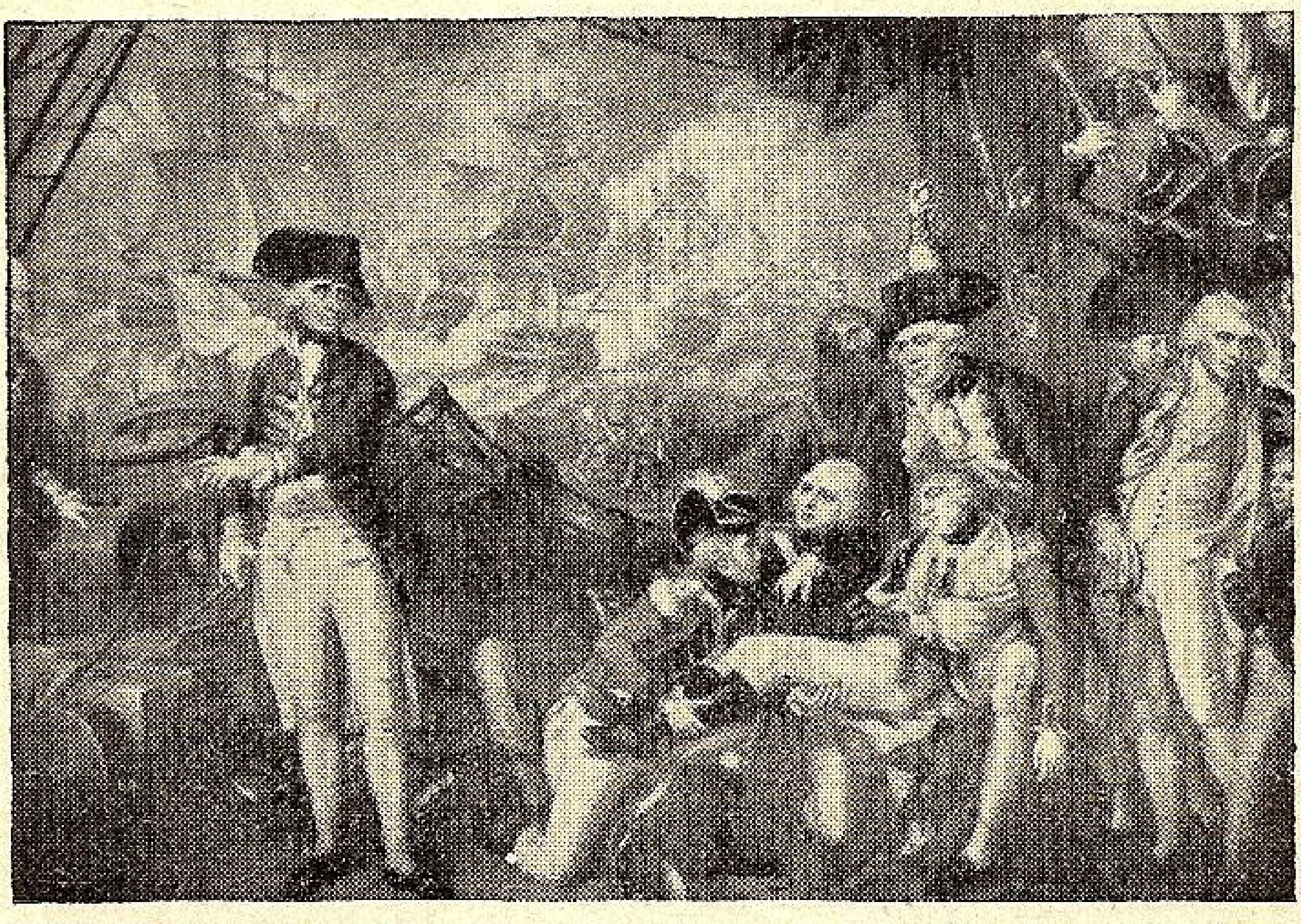
Odată asigurat blokusul, Nelson îşi formulează planul de luptă, de atac, de distrugere a vaselor inamice.

Până la el, sistemul curent de luptă navală pretindea ca escadrele adverse să se apropie cât mai mult între ele, în şiruri paralele, astfel ca să se găsească în raza de bătaie a tunurilor, cari pe atunci deabia dacă atingeau curent o lungime de 7—800 metri.

In acest joc de reciprocă apropiere, ele mai trebuiau să urmărească a primi vântul în plinul velaturii, ceia ce le-ar fi permis desigur o supleţe de manevră.

Dar mai era ceva: ele trebuiau să caute a se găsi în zona celui mai puternic fascicol de lumină, care orbind pe adversar să-i înlăture posibilitatea unei sigure reperări a tragerii.

Când aceste elemente sau poziţii erau realizate în total sau în parte, lupta putea începe. Mai întâiu printr'un simplu şi banal tir de artilerie, dirijat fie asupra camerilor de plutire — pentru a produce spărturi în corpul vaselor pe unde să pătrundă apa ca să le scufunde, — fie asupra corpului propriu zis al vaselor — ca să le distrugă aparatele de trageri şi de navigaţie — fie asupra arboradei, adică asupra ansamblului de pânze, ca să le anihileze posibilitatea de manevră.



Ultiméle clipe ale lui Nelson

Acţiunea artileriei nefiind totdeauna decisivă, ea era deseori urmată şi de o lovitură mai directă şi mai eficace, o lovitură, care la dreptul vorbind era o acţiune de pură infanterie, realizată prin ceiace marinarii numeau *abordaj*.

Vasele escadrelor inamice, în mişcările lor de reciprocă apropiere, ajungeau în cele din urmă prin a se lovi între dânsele, creind astfel o punte directă de comunicaţie, ceiace permitea şi facilita o încăerare corp la corp.

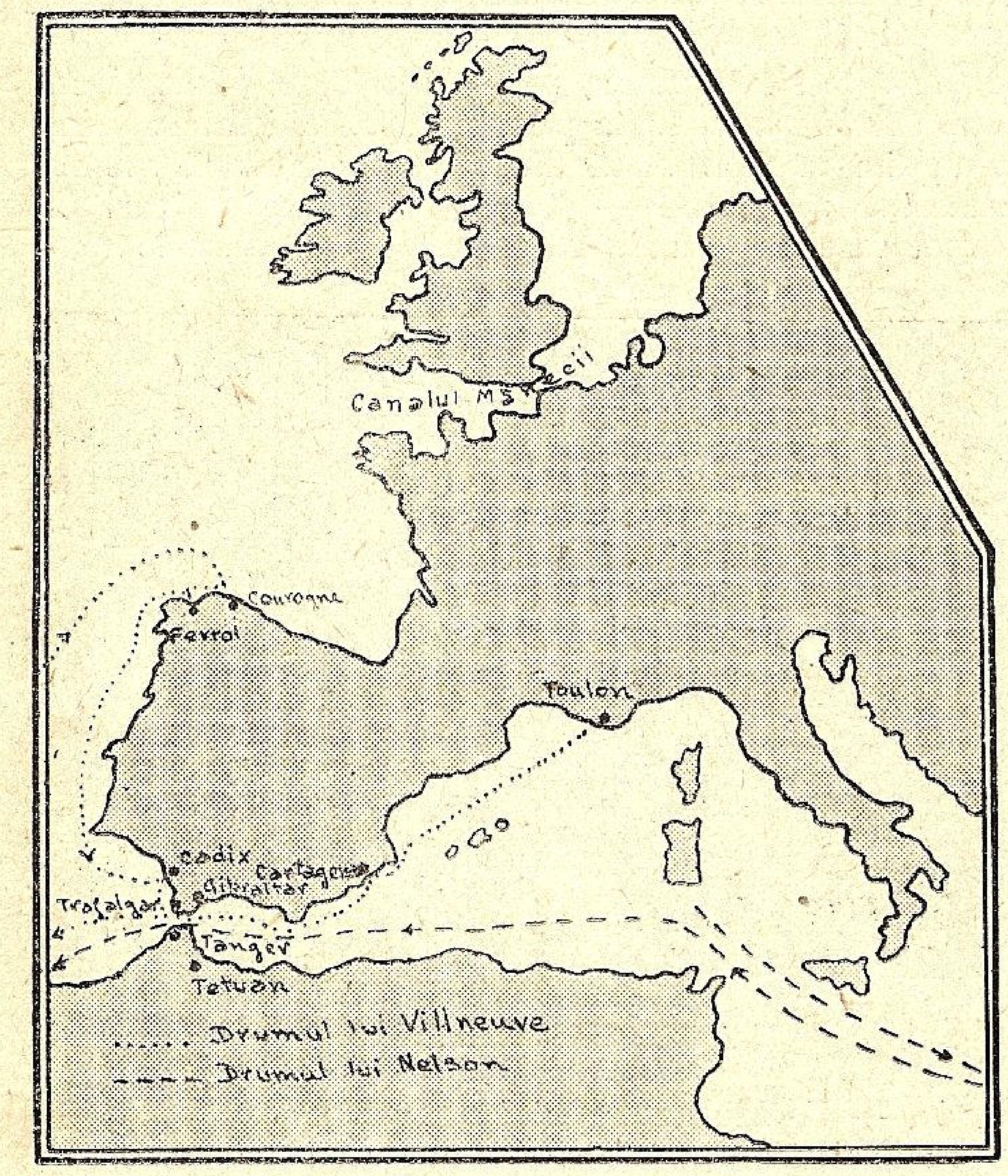
In timpul abordajului, mateloţii şi servanţii tunurilor, îşi părăseau posturile de luptă şi urcaţi pe punţile superioare — unde îi chemau semnalele date prin trompete şi tobe — ei se alăturau trupei speciale de infanterie, angajând o luptă directă cu marinarii de pe vasele adverse.

Ca să se reducă la minimum posibilitatea unei asemenea lupte, constructorii navali din acele vremuri luaseră obiceiul să construiască navele cu bordajele superioare înclinate şi intrate înspre corpul navelor, aşa fel că distanța de apropiere dintre vase să fie cât mai mare și deci posibilitatea de escaladare dela o navă la cealaltă, cât mai mică.

Nelson abandonează tradiția și inaugurează un sistem nou de atac, care foarte simplu în formă, se izbea totuși de serioase inconveniente în practică.

El renunță la atacul simultan al întregii escadre și își împarte flota în 3 grupe, din care două cu misiunea precisă de a lovi fiecare câte o jumătate a șirului de vase dușman, iar a 3-a grupă independentă, să poată da ajutor uneia din cele două diviziuni, care s'ar găsi la un moment dat mai amenințată.

Este celebra formulă tactică cunoscută azi sub denumirea de *Nelson Touch*, care a fost indicată de marele amiral englez în celebrul său *Memorand*, singurul document scris rămas dela Nelson în legătură cu bătălia dela Trafalgar, document care se păstrează astăzi cu o deosebită sfințenie, în colecția de relicve a lui British Museum.



Drumurile flotelor beligerante

Noua formulă tactică a lui Nelson avea trei particularități interesante și originale.

Prima era acea că lovirea adversarului se făcea prin presiune concentrată, ceiace mărea eficacitatea loviturii.

In al doilea rând că ea avea drept consecință normală o fragmentare a forței inamicului și deci o posibilitate mai rapidă de sdrobire a ei.

Iar în alt treilea rând, că ea lăsa comandanților celor trei grupe, întreaga libertate de acțiune, putând fiecare să angajeze lupta cum va crede mai nimerit și când va crede mai oportun.

Imaginând această metodă de luptă, Nelson era sigur de victorie. La dreptul vorbind, el se temea mai mult de rezistența subalternilor săi, cari infeudați vechiului sistem de luptă, puteau să se teamă că noua înfățișare a acțiunei nelsoniene, să nu se reducă în fapt la o învălmășeală de vase, care creiată fiind pentru distrugerea adversarului, să nu sfârșească tocmai printr'un rezultat contrariu.

Singurul lucru pe care și-l rezerva Nelson pentru autoritatea lui superioară era acela de a indica locul unde să lovească fiecare grup. Ca regulă generală însă, el pretindea să fie capturat comandantul flotei adverse și totodată să se arate superioritatea forței sale asupra primelor vase aflate în jurul vasului comandant inamic.

Iată, în puține cuvinte, teoria.

Să vedem acum practica în care s'a materializat ea.

Flota combinată franco-spaniolă, compusă din 33 vase, a început să părăsească portul Cadix în dimineața zilei de 19 Octombrie 1805, deci după două zeci de zile de când Nelson luase comanda efectivă a flotei britanice din fața portului.

Până la apusul soarelui zilei de 19, numai o parte din vase au putut ieși în larg. Restul, în frunte cu vasul comandant, au continuat ieșirea în zorii zilei următoare.

Această ieșire din Cadix, în momentul când s'a făcut, a fost o greșeală, cu atât mai condamnabilă, cu cât ea era comandată de un argument personal și anume acela că Villeneuve aflase de hotărîrea lui Napoleon de de a-i ridica conducerea flotei ca să-l înlocuiască cu amiralul Rosily.

Adevărul este însă că, mai curând sau mai târziu, flota combinată franco-spaniolă, tot trebuia să iasă din port și oricând s'ar fi petrecut evenimentul, ea n'ar fi scăpat de o întâlnire cu flota engleză.

Conform programului mai dinainte stabilit, amiralul Villeneuve odată ajuns în larg cu întreaga sa flotă, ordonă vaselor să adopte o formație de șir, în trei linii paralele, linii inegale ca număr de vase și deci inegale ca lungime de șir. Manevra nu reușește mulțumitor Deaceea, la apusul soarelui zilei de 20 Octomvrie — deci după 36 ore de când primele vase din flota combinată franco-spaniolă părăsiseră Cadixul — un observator aerian care s'ar fi găsit acolo, ar fi putut vedea o linie continuă de vase, dublată sau triplată pe anumite porțiuni de mici șiruri de nävi, care se îndreptau lent spre Sud, spre Gibraltar.

Nelson, la oarecare distanță, urmărește dar nu atacă. De ce? Fiindcă el se teme că un atac dat lângă coastă și mai ales în imediata vecinătate a portului Cadix, ar fi putut permite adversarului, ca în cazul primirii unei loviri puternice, să se refugieze în port și deci să se salveze. Ori el nu admitea atunci decât soluții extreme: sau deloc lupta, sau sdrobire totală a inamicului.

Noaptea de 20 spre 21 Octombrie s'a scurs fără niciun incident.

In zorii zilei de 21 Octomvrie, vântul începuse să bată puternic din direcția nord-vest, adică din direcția în care se afla flota britanică, compusă la rândul ei din 32 vase, dintre cari 6 mici, niște simple fregate de legătură.

Cerul era întunecat dar vizibilitatea era totuși bună. Grație ei, se putea vedea cum escadra lui Nelson venea cu pânzele întinse spre franco-spanioli.

Villeneuve care-și dădea seama de situația în care se afla și de ceiace-l aștepta, profită la un moment dat de o ușoară și scurtă schimbare a direcției vântului, pentru ca să comande vaselor sale o întoarcere pe loc de 180°. In acest fel, direcția de mers s'a inversat, iar vasele din coada șirului, deveniseră acum avantgarda.

Acest ordin a fost dat de amiralul francez tocmai cu intenția și de a se apropia de Cadix, adică de a câștiga o situaţie strategică pe care Nelson urmărea numaidecât s'o înlăture.

Din acest moment bătălia între ei devenise inevitabilă.

Nelson ordonă pregătirea formaţiei de luptă indicată în *Memorand*, cu simpla schimbare că cea de a 3-a escadră, destinată a veni în ajutorul uneia din celelalte două care s'ar găsi mai puternic lovită, să fie suprimată.

Dimineaţa zilei de 21 Octomvrie, nu era deloc surâzătoare. Marea se arăta nervoasă, cerul era plumburiu, ploaia cădea uneori deasă, alteori alene ca un val de lacrimi. Doar vântul îşi domolise viteza, permiţând adversarilor să se privească lung în faţă.

Escadra lui Nelson, dirijată perpendicular pe linia de şir a flotei combinate şi aliate franco-spaniole, s'a despărţit în două şiruri impozante şi paralele. Primul compus din 11 vase era condus personal de Nelson, al doilea din 15 vase era condus de ajutorul, camaradul şi prietenul său, amiralul Collingwood.

Distanţa dintre ele nu era mai mare de 2 km.

Nelson îşi dă seama că lupta va fi dură şi decisivă. El îşi prevede soarta ce-l aşteaptă şi în această clipă supremă, gândul îi fuge spre fiinţele iubite pe cari le-a lăsat în Anglia, spre Lady Hamilton şi spre fiica sa Horatia.

Se scoboară în cabină, le priveşte îndelung portretul fiecăreia. Cheamă apoi la dânsul pe comandantul vasului său amiral şi pe comandantul altui vas vecin. Le citeşte codicilul testamentului prin care cere Angliei să poarte grije de ele. Se ridică apoi pe punte. Îşi inspectează ca deobiceiu soldaţii aflaţi la posturile lor de luptă; îi îmbărbătează cu vorba şi li se impune în ochii lor cu căldura verbului, cu ţinuta lui galonată, dar mai cu seamă cu pieptul său plin de decoraţii strălucitoare, căpătate eroic în atâtea alte ocaziuni.

Reluându-şi apoi locul pe dunetă, el ordonă să se ridice la catargul cel mai înalt al vasului amiral, celebrul semnal: „Anglia aşteaptă ca fiecare să-şi facă datoria". Ceasul arăta exact ora 11 şi 50 de minute.

Incă puţine secunde şi francezii, răspunzând probabil unui elementar instinct de conservare, deschid tirul asupra vasului pe care se afla Collingwood şi care ameninţa să fie primul care să lovească şirul franco-spaniol.

La aceste prime salve, englezii au rămas indiferenţi. Ei ştiau că superioritatea unei lupte navale nu constă într'un act de intimidare, ci în acel de efectivă lovire a adversarului. Ori acest lucru nu-l puteau realiza decât atunci când navele adverse s'ar fi găsit în câmpul de bătaie al propriei lor artilerii. Pentru ce deci să se grăbească?

Pe dunetă Nelson stătea calm. El cunoştea curajul şi tactul subalternului său, pentru ca să se alarmeze de rezultatul luptei.

Cu ochiul său ager, el a putut vedea cum *Royal Sovereign*, înaintând majestos, a ajuns lângă şirul advers, cum din acesta s'au desprins repede câteva vase cari să-i împiedice înaintarea, cum indiferent şi brav a trecut printre ele lovind în plin pe adversar cu tunurile sale şi mai ales cum celebra tactică a abordajului, în care francezii puneau atâtea speranţe, se arăta, prin dibăcia amiralului englez, foarte anevoios de realizat.

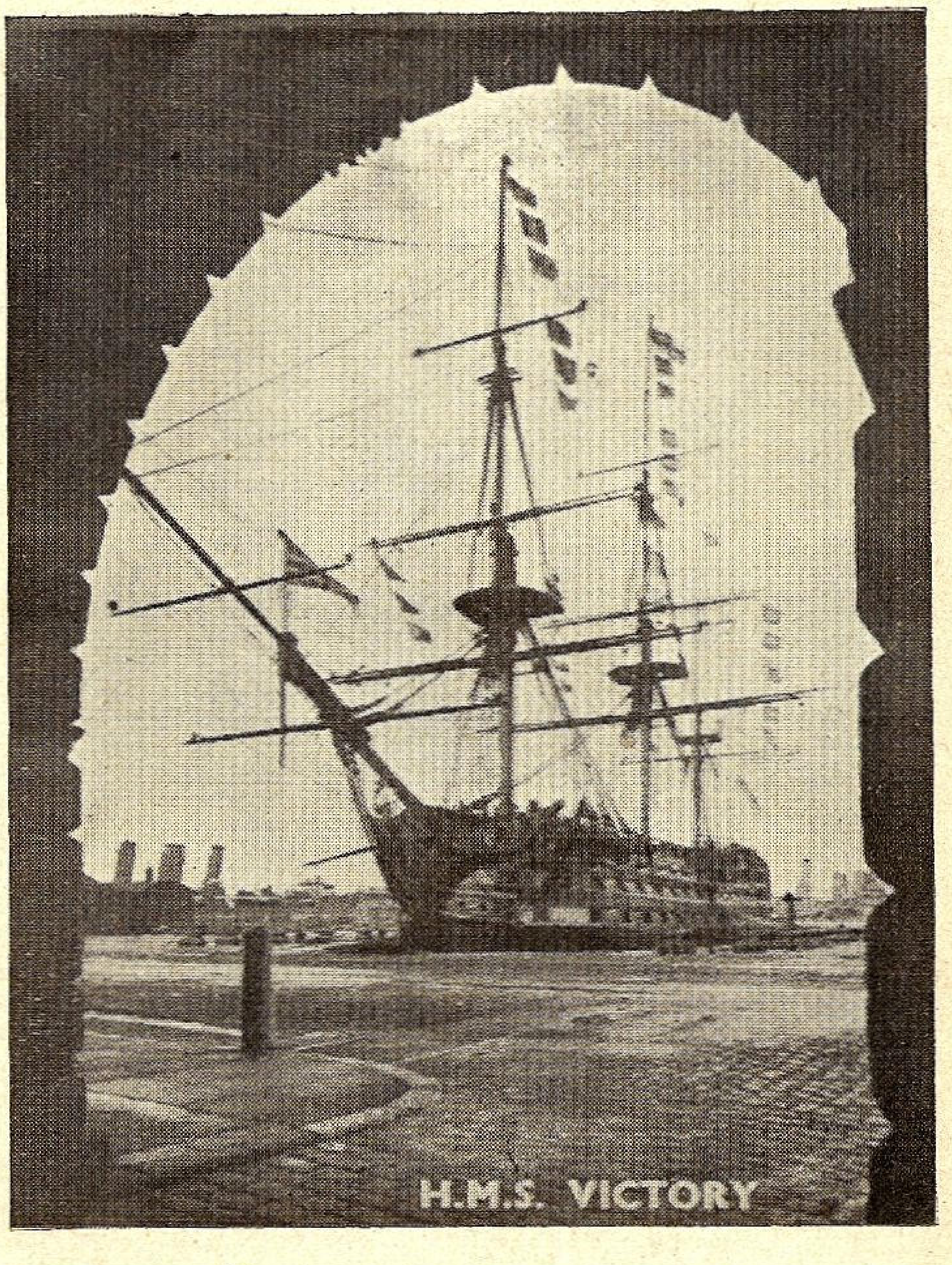
Timpul nu-i permite însă o prea lungă observare, căci propriul său vas intră acum în luptă.

Victory are în faţă pe *Bucentaure*, vasul amiral francez, încadrat de două vase amirale spaniole, cari bombardează viu şi continuu.

Inaintând trufaş spre ele, Nelson încearcă o străpungere a şirului şi deci o segmentare a flotei adverse în mai multe fracţiuni, cari rămânând izolate între ele, să permită mai cu multă uşurinţă a fi nimicite fiecare în parte.

Socoteala însă nu reuşeşte. Franco-spaniolii se ţin dârzi. Ca şi englezii, ei sunt tot atât de eroi. Hula mării, rafala de ploaie şi efectele bombelor, nu-i descurajează. Ei sunt acolo, pe întinsul apei fără sfârşit, pionierii armatei imperiale. Onoarea imperiului stă în curajul lor.

Victory purtat de vânt, se îndreaptă cu prova sa spre *Bucentaure*. Cu tot focul pe care-l primeşte din plin şi cu toate stricăciunile pe cari le suferă, el e gata să reuşească, dacă eroica fregată *Redoutable*, condusă de un comandant îndrăzneţ şi destoinic, n'ar fi intervenit la timp ca să pareze lovitura. Printr'o manevră dibace şi rapid executată, *Redoutable* iese din postul ce-l avea în şirul coloanei franceze şi venind lângă vasul amiral deschide un foc rapid şi ucigător asupra lui *Victory*. Salvarea pentru un moment reuşeşte, dar Nelson nu se lasă. El presează mereu.



Vasul amiral englez «Victory»

Efortul rămâne însă zadarnic. *Redoutable* e într'o splendidă poziţie. Chiar lovit el ar putea avea posibilitatea să fie oricând ajutat de vasele din jur. Nu rămâne decât să se încerce un abordaj.

Victory loveşte. Comandantul lui *Redoutable* e pregătit.

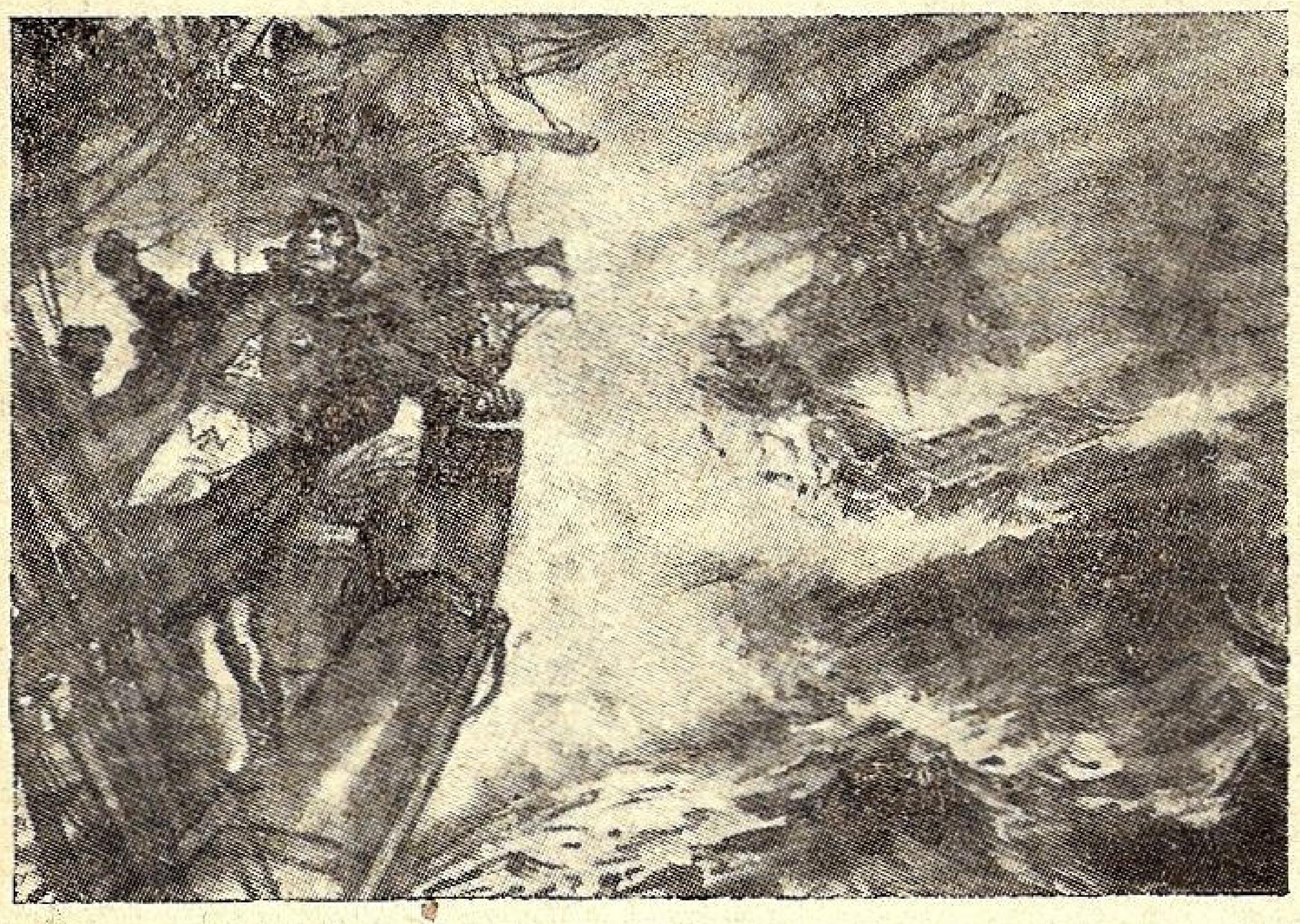
Cârligele şi sârmele de legături sunt repede înfipte în velele vasului advers şi cu o repeziciune uimitoare, francezii deschid un atac cu granate, care nimiceşte o bună parte din mateloţii aflaţi pe punte.

Situaţia vasului amiral englez, e dintre cele mai dificile. Lupta însă continuă. Un abordaj propriu zis, care să permită o trecere dela un vas la celălalt, nu s'a realizat. In schimb însă, prins de vasul francez, *Victory* se găseşte imobilizat şi permanent expus tirului advers.

Pe dunetă, Nelson se plimbă cu pas grăbit. El vede cum în jurul său cad soldați, cad prieteni, cad frații ai aceleași mari familii ai marinăriei. El vede cum lupta s'a încleștat pretutindeni, în plin. Cum Collingwood lovește cu disperare ariergarda franco-spaniolă, cum în vecinătate se prăbușesc catarge încărcate cu bogate velaturi. El vede imensa energie omenească a echipagiilor sale deslănțuită în forma ei cea mai amplă și mai eficace. El vede și înțelege totul, afară de soldatul din gabia lui *Redoutable*, care-și îndreaptă arma către dânsul, și care îi trimite un cartuș fatal în șira spinării, atunci când matematic ceasornicul arăta ora 1 și 15 minute.

Din această clipă, amiralul Nelson devenise eroul dela Trafalgar.

Luat pe brațe de doi marinari, cari au avut grija ca în prealabil să-i acopere decorațiile cu batista, pentru ca rănitul să nu fie recunoscut de soldați, el a fost dus în cazarma întunecoasă și plină de fum, unde se găsea instalat postul sanitar, a fost desbrăcat, întins pe un divan, i s'a dat să soarbă câteva picături de apă, ca să-și liniștească setea ce-l chinuia, a fost pansat și după ce a cerut celor din jurul său să aibe grije de Lady Hamilton și de Horatia, după ce s'a interesat timp de câteva ore lungi de mersul bătăliei, s'a stins acolo pe mare, ca un erou, ca un marinar, ca un soldat.



Un cartuș fatal rănește pe Nelson

Nelson trecea atunci în istorie și în legendă.

In clipa în care el murea, lupta scăzuse din intensitate. Marea era întunecată. Fumul dela tunuri și ceața deasă de toamnă, împletiseră împreună o pânză tenebroasă, care dădea învălmășagului de corăbii, un aspect sinistru. Vasele erau pretutindeni avariate. Unul ardea în mijlocul mării ca o făclie. Altul răsturnat pe o coastă se scufunda încet, ca un imens delfin sătul de pradă suculentă. Cele mai multe corăbii se găseau agățate prin lovire unele de altele. Catargele lor rupte, velele lor sfâșiate, corpul lor găurit de nemiloasele ghiulele, ansamblul acesta de vase exprima în el însăși, o impresionantă imagine.

Timpul nu-mi permite să vă înfățișez lupta în mai multe detalii. Nu mă pot reține însă ca să nu vă amintesc că după cinci ore jumătate — cât a durat bătălia dela Trafalgar — francezii au pierdut 4.500 oameni, spaniolii, aliații lor — cari și dânșii s'au bătut eroic — 2.450 de soldați, iar englezii 1.663. Șaptesprezece vase din escadra combinată franco-spaniolă, au fost capturate. Din acest punct de vedere, englezii se puteau mândri că după bătălie posedau același număr de unități pe care-l avuseseră și înainte.

Noaptea de 21 Octombrie 1805 a fost grozavă. Marea luase o înfățișare furtunoasă. Ploaia cădea torențială. Vântul sufla strident. Cerul complet întunecat, dădea realmente o imagine apocaliptică acestui colț de ocean, pe întinsul căruia eroicele vase cari luptaseră toată ziua, navigau acum mai mult purtate de furtună decât conduse de voință omenească.

* * *

Doamnelor și Domnilor, în sufletul fiecărui marinar trăiește o mare și inalterabilă dragoste de nava lui. Nu există o durere mai mare pentru un adevărat fiu al mării, decât obligația de a-și părăsi vasul și mai cu seamă de a trăi în știința că vasul său a fost luat de inamic, care a ridicat pe el un pavilion național străin.

Pentru orice marinar, vasul e prietenul, e camaradul, e sfătuitorul lui.

Legătura sufletească ce se cimentează între navă și marinar e unică în felul ei. Și cred că nu greșesc afirmând că dacă e adevărat că vasul nu poate să navige fără să asculte de comenzile marinarilor, apoi tot atât de drept este că nici marinarii nu pot să comande fără să nu-și consulte neîncetat navele.

Această legătură, această interdependență, merge atât de departe la unele popoare cu mare și glorios trecut marinăresc, încât atunci când ele sunt puse în situația de a glorifica sau de a pedepsi anumite greșeli ale marinarilor săi, ei resfrâng gloria sau pedeapsa și asupra navei însăși.

Francezii și spaniolii împreună au pierdut la Trafalgar cum am spus, 17 vase. Marea lor majoritate au fost capturate atunci când servanții lor se găseau uciși sau grav răniți, cu alte cuvinte atunci când cei puțini rămași valizi nu mai aveau posibilitatea să le mai apere sau să le mai conducă.

Obiceiul era ca pe vasul capturat, să se organizeze o gardă a învingătorului, care să ridice și să păzească noul pavilion, încercând bineînțeles să conducă nava într'un port al său.

La Trafalgar s'a întâmplat la fel. Vasele franceze sau spaniole capturate, au primit câte o gardă engleză, care urma să le ducă pe fiecare într'un port de pe coasta Marei Britanii.

S'a întâmplat însă în noaptea și în ziua ce a urmat bătăliei, un fapt realmente extraordinar. Răniții și muribunzii de pe vasele capturate s'au răsculat. Cu puteri supraumane, ei au atacat gărzile inamice, ei au reluat lupta cu un entuziasm disperat și astfel trofeele victoriei, dacă n'au putut ajunge la Cadix, sau dacă n'au putut să fie aruncate pe stânci ca să fie sfărâmate de valuri în bătaia pavilionului căruia au aparținut, au fost în tot cazul înnecate de propriul lor echipagiu.

Din tot ceia ce capturaseră englezii, un singur vas a putut fi păstrat până la urmă, pentru ca reparat după inerentele avarii suferite, el să poată fi aliniat măreței flote engleze.

Episodul acesta dramatic și neașteptat, reprezintă cea mai sublimă medalie pe care o poartă o marină. Ea poate să moară, dar ea nu trebue să se predea. Și dacă moare, ea piere fâlfâind drapelul țării la catargul onoarei, care este în acelaiș timp stâlp al cinstei, al venerației și al patriotismului.

Bătălia dela Trafalgar, a dat Angliei victoria mării și prin ea victoria întregii sale acțiuni coloniale.

Napoleon a înțeles aceasta. Dar el a înțeles ceva mai mult. Cu intuiția lui genială, el știa bine că orice încercare de reconstrucție a marinei sale, nu se va putea realiza așa ușor, fiindcă înfrângerea dela Trafalgar, va menţine multă vreme o descurajare în rândurile francezilor. Şi avea dreptate.

Marina Franţei fusese greu lovită. Odată cu ea se pierduse un avânt şi o mândrie.

Şi aceste elemente de primordială importanţă pentru o armă a unei mari puteri, nu se puteau câştiga sau reface aşa uşor.

Pierderea lor însemna o rană morală şi rănile de acest fel numai timpul e în stare să le vindece.

Spre mândria Franţei însă, vindecarea s'a făcut complect. Ceia ce a pierdut imperiul, a refăcut republica.

Astăzi Franţa stă cu mândrie în rândul celor mai mari şi mai importante puteri navale mondiale.

Eroii ei dela Trafalgar au cimentat cu curajul lor, cu energia lor, cu patriotismul şi sacrificiul lor, actul de naştere al nouiei marine. E destul aceasta pentru ca să ne îndrituiască să întrezărim viitorul actualei flote militare franceze.

Acest lucru îl ştim cu toţii.

Ceia ce se ştie însă mai puţin, e destinul pe care soarta l-a rezervat celor cari au fost comandanţii luptei.

Nelson, cum am văzut, a murit eroic pe câmpul de bătaie.

Villeneuve făcut prizonier, a fost dus în Anglia, a fost ţinut captiv cinci luni de zile şi apoi eliberat, a revenit în Franţa, unde la întoarcere, la Rennes, într'o mizeră cameră de hotel, s'a sinucis plin de descurajare, înţelegând să facă prin gestul său o ultimă datorie pe altarul Patriei, pe acel altar pe care destinul nu-l ajutase să aducă un triumf.

Cel mai încercat însă de dezastrul dela Trafalgar, a fost desigur, Napoleon.

In planul său de cuceriri extraeuropene, el ceruse odinioară marinei sale, să ocupe şi să stăpânească insula Sfânta Elena. Ce ingrată soartă!

Tocmai locul pe care-l cerea el ca un simbol al mândriei lui de împărat cuceritor şi viteaz, fusese sortit să-i fie destinat loc de prizonierat.

Şi acolo, în lungi seri de meditaţii, în încercarea reînvierii planurilor sale de măreţie şi de stăpânire, imaginea Trafalgarului îi revenea neîncetat ca un chinuitor coşmar.

De aceea s'a simţit dator să dea explicaţii. Secretarului său el i-a dictat, pentru memorialul rămas celebru, câteva justificări.

Prima că n'a înţeles marea cu capriciile şi fanteziile ei.

A doua că n'a găsit amiralii ce-i trebuiau, ca să ridice această armă grea şi de elită, la înălţimea aspiraţiilor sale împărăteşti.

Dacă a avut sau nu dreptate, rămâne istoria s'o judece cu imparţialitate şi sânge rece.

Ceia ce e sigur însă, ceia ce formează o neîndoielnică trăsătură caracteristică a bătăliei dela Trafalgar, e că acolo s'au încleştat peste cele trei marine în luptă, două mari puteri cari urmăreau acelaşi ideal, aceeaşi dorinţă, acelaşi viitor: supremaţia mării.

Stana de piatră a Trafalgarului, care a fost martora celebrei lupte navale, stana în faţa căreia au pierit atâţia eroi, stana în faţa căreia şi-au dat viaţa atâţia bravi marinari, desigur că n'a tresărit de cele ce a văzut la 21 Octombrie 1805. Dar n'a tresărit pentru că soarta, care înlănţuieşte faptele de arme trecute cu cele viitoare, i'a lăsat obligaţia de a ne reaminti nouă, urmaşilor, ceia ce înseamnă un eroism marinăresc, pe care noi cei strânşi aici, în rândurile *Ligei Navale,* avem datoria de a-l imita atunci când ţara ne va cere această jertfă supremă.

Inginer, AL. LUPAŞCU

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

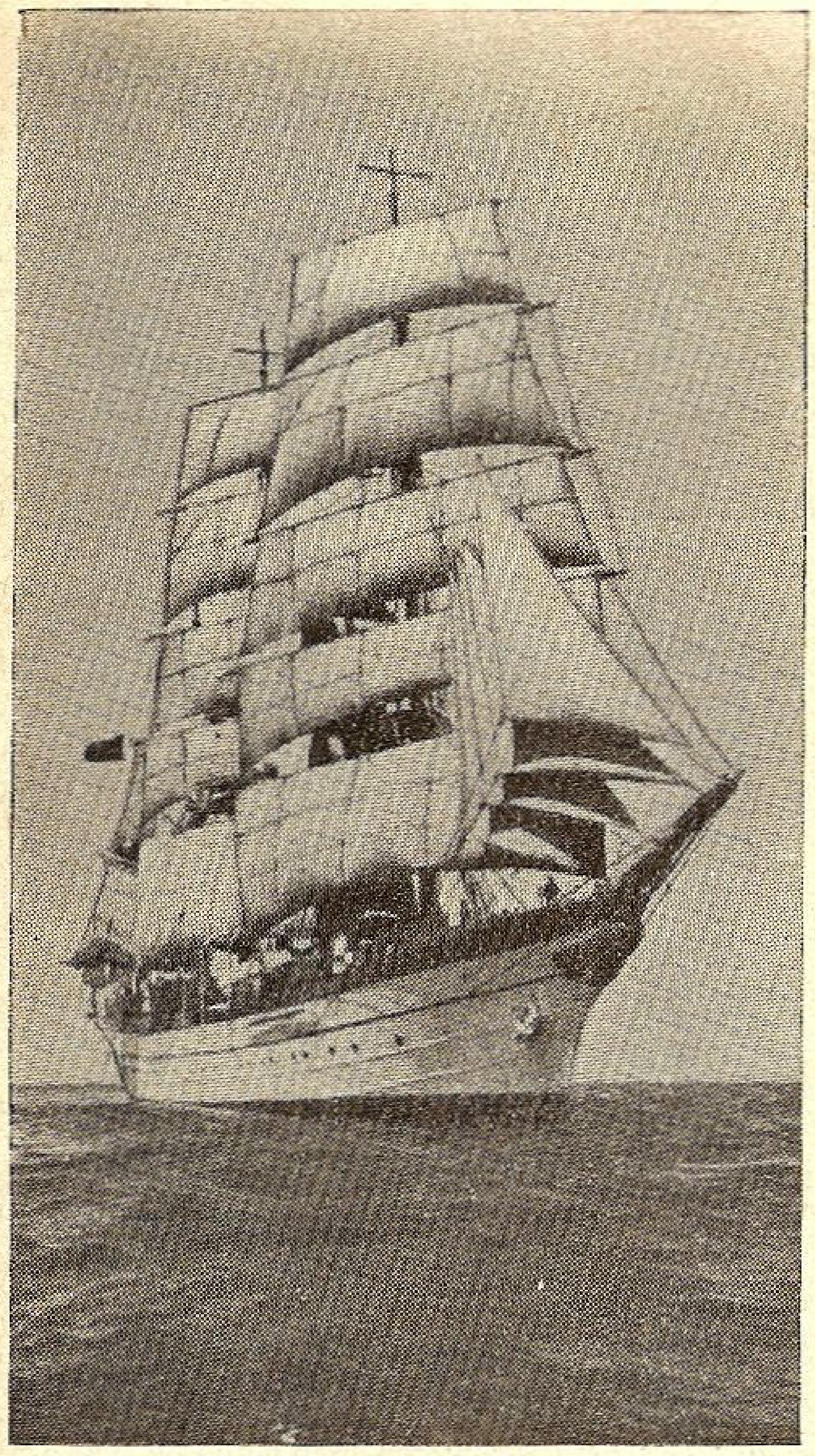
Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea"

(6)



Nava școală „Mircea"

> **„Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor in cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor"**
>
> **Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.**

Zilele de staționare la Toulon au fost din acelea cari nu se uită, fiindcă nu este nici cea mai mică parte din timp care să fi trecut fără un folos real. Așa cum s'a spus și în „Darea de Seamă" a etapei a doua a călătoriei, chiar privirea flotei franceze în port și observarea navelor ce o compuneau, cum făceau diferite manevre de plecare pentru exerciții în mare sau de sosire din larg, formează atâtea elemente pe cari elevii și chiar ofițerii le vor avea ca un frumos bagaj de cunoștințe.

Dacă se mai adaogă și excursiile în diferitele locuri minunate ale „Coastei de Azur" și în special vizita la „Muzeul Oceanografic" dela Monaco, atunci se poate declara de pe acum că această etapă a călătoriei lui „Mircea" a fost din cele mai bogate ca acumulare de noui cunoștințe de cultură generală.

Factorul de care însă se simte nevoia a fi semnalat din nou, îl formează sfârșitul acestei staționări.

Ziua de 21 Iulie a fost aceea în care Românii s'au dovedit, odată în plus, ca gazde cari pun în primirea oaspeților și suflet și gentileță dublată de delicatețe.

La aceasta Francezii și-au manifestat satisfacția prin aceea că au continuat a rămâne la bordul lui „Mircea" până seara târziu.

Din atari atențiuni, cu totul naturale, s'a ajuns la despărțiri din cele mai cordiale. Echipajul navei școală „Mircea" a răspuns prin aceasta la îndemnul ce Domnul Ministru al Aerului și Marinei i-a adresat la plecarea din Constanța.

22 Iulie.

Timpul este posomorât. Uneori începe să plouă, cu stropi ce cad din când în când.

Dela 6 h 35 m s'au început pregătirile pentru plecare: se ridică la bord bărcile, șalupa, barca cu motor; scările se pun la posturile lor și ultimele provizii se aduc la navă.

CĂLĂTORIA TOULON-PALMA

La 10 h 24 m echipajul este la posturi și se începe „manevra de plecare".

La cuirasatul „Provence" flutură un semnal pentru nava școală „Mircea": este „*Drum bun*".

„Mircea" iese din portul Toulon la 10 h 48 m și la eșirea portului, un alt semnal de bune urări este transmis dela stațiunea de semnale.

Deși vremea este posomorâtă, semnele sunt de îndreptare.

Vântul bate dela Vest-Sud Vest și are forța 3. Dacă am lua drumul direct Majorca, atunci nu am avea vânt favorabil pentru vele; dar trebuie să sacrificăm drept, pentru a naviga cu pânze când vântul este așa de bun.

La 11 h 55 m toate velele, cu excepția rândunicelor — sunt întinse. — Drumul este Da=187° și viteza navei 6,5 noduri.

Vântul crește până la 5 și direcția lui girează către Vest.

Pentru a obține viteza mai mare se vine la Bd. până la Da=180°. Viteza navei crește. Ea este, în medie, de 7 noduri dar ajunge uneori la mai mult de 9 mile/oră.

Timpul se menține tot mohorât și uneori cad stropi mari de ploaie. Un tablou nou se desfășoară în raza vizuală a navei la 15 h 05 m. „Mircea" se află în mijlocul unei escadre franceze, ale cărei nave au început să se vadă rând pe rând la 14 h 30 m. In bord, la circa 8 mile marine, se văd 6 crucișetoare tip „Tourville" și ceva mai târziu acestea sunt urmate de 3 submarine.

La tribord, mult mai aproape, mergând în drum Nord, două cuirasate — „Bretagne" și „Loraine" — înspre prova cărora merg 3 distrugătoare. Punctul în care ne găsim în momentul acestei rari întâlniri este la 20 mile Marine Sud Toulon.

Viteza lui „Mircea" este foarte bună și aliura lui pe o coastă, minunată. Vântul are tendința de a trece spre Nord și viteza lui ajunge chiar la 7 la 21 h.

Pe măsură ce vântul girează spre Nord, se vine și cu drumul la tribord, trecându-se prin capurile Da=190°, Da=203°, Da=212°, Da=222° și Da=226°.

Noaptea este neagră; în bezna ei „Mircea" fuge minunat cu pânze și când clopotul bate patru duble ne găsim în punctul =+41°19' =+5°17'5".

23 Iulie.

Norii au început de mult să se împrăștie. Cerul s'a înseninat. Vântul suflă dela Vest-Nord-Vest și forța lui a ajuns la 8—9. De abia de aici începe să mai scadă încet.

Marea este agitată, sub apăsarea vântului pe pânze și izbiturile valurilor în coaste, „Mircea" sare din creastă în creastă, înclinat la babord și jucând ca un cal nărăvaș ce își portă stăpânul cu trufie.

Incă o săritură a vântului spre Nord și se ia

Da=230° și apoi Da=240°. Viteza navei a depășit sub rafalele de vânt zece noduri și în medie este 8 mile/oră tot timpul cartului 0—4. La schimbarea acestui cart se schimbă din nou drumul și se ia Da=247°. Vântul însă începe să scadă foarte repede și viteza navei dela 6,5 noduri ajunge în trei ore la 3,3 noduri, pentru a fi în fina la 8 h numai 1 nod.

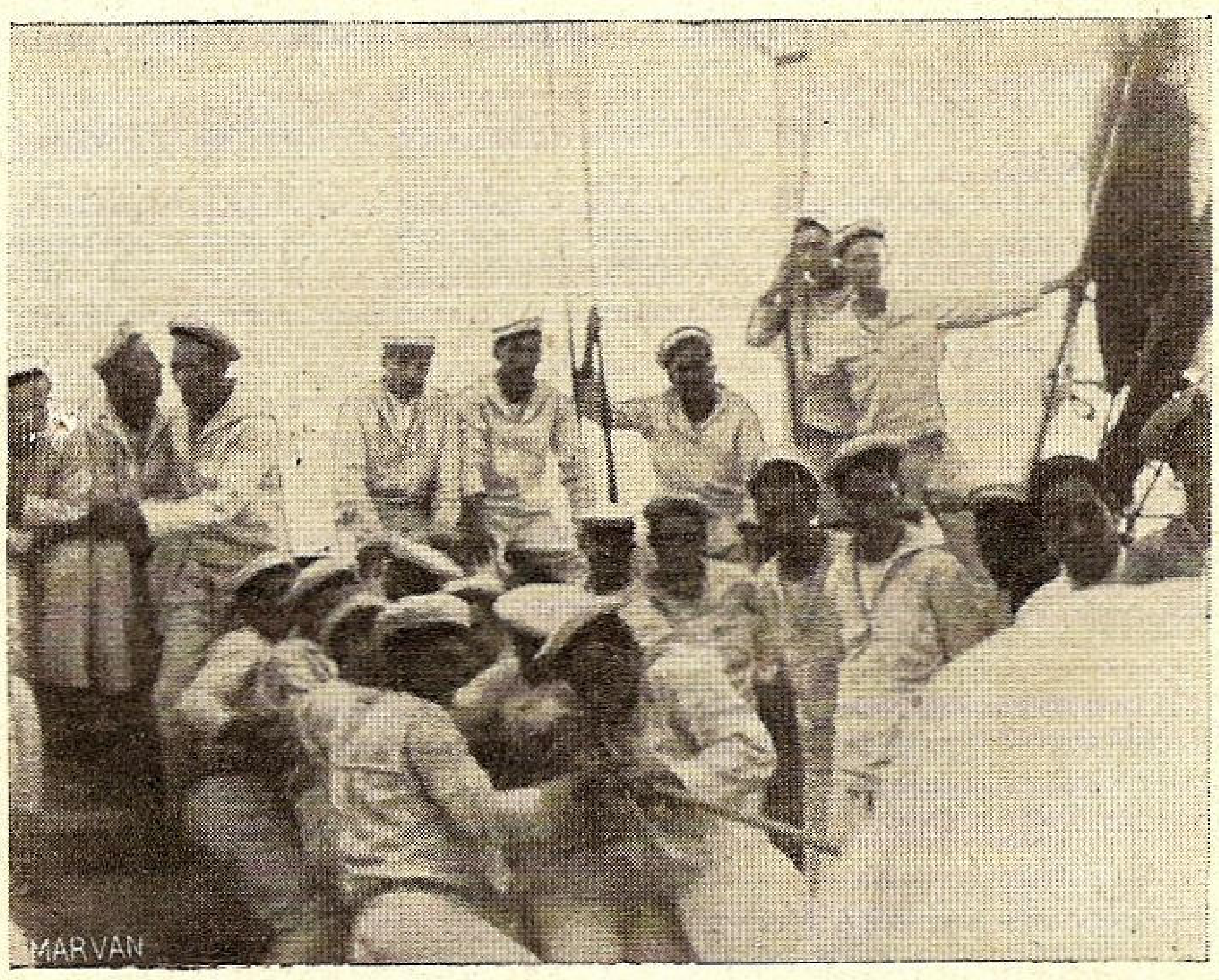
Forța vântului deabia 1, direcția lui, Nord.

Velele flutură; stropi de ploaie încep să cadă, deși cerul este parțial acoperit. Pare că suntem într'un punct unde s'au întâlnit două vânturi, fiindcă se simte imediat o adiere dela Sud-Sud Est.

La 8 h Da=235°. Cu această schimbare de drum se urmărește încă o încercare pentru a se continua drumul spre Palma, cu velele întinse. Nu se poate obține nimic și la 8 h 38 m pânzele sunt strânse și motorul sparge liniștea calmului înconjurător.

Drumul luat la punerea motorului este Da=225°.

La 11 h 25 m se întind din nou velele, fiindcă o rafală de vânt a venit dela Sud-Sud Est cu forța 3 și a creiat speranțe de lungirea drumului cu pânze. Velele flutură însă din nou, fiindcă vântul ține doar o clipă și „Mircea“ nu se mișcă deloc.



Micii elevi trag la parâme

Este ultima încercare a zilei.

Cu velele strânse imediat, se pune iar motorul și elicea își începe înșurubarea în apă, cu o viteză medie de 6 noduri.

Tot cartul 12 h — 16 h se merge în Da=225°. La 14 h se vede în prova tribord insula Majorca.

Echipajul trece la programul de pregătire pentru intrarea în port la Palma.

La schimbarea cartului 12 h—16 h se schimbă și drumul, luându-se Da=243°.

Coasta este tot timpul în vedere și la 18 h 12 m „Mircea“ este travers capul Formentor la distanța de 8,7 Mm.

La 22 h 40 m suntem în travers cap. Cros, la distanța de 7 Mm.

Din acest punct se schimbă drumul și se ia Da=232°.

Când în miez de noapte, spre Sud-Vest, apare farul dela Tramontana și în pupa navei, spre Est, răsare luna, punctul navei este =+39° 49' =+2° 29' 5".

24 Iulie.

Norii acopăr lumina lunii și în bezna nopții strălucesc luminile farurilor dela capul Gros și Tramontana. Către mal, din loc în loc, se mai văd și alte lumini ce strălucesc mai la apă, dar pe hartă nu se spune nimic de ele.

La 1 h 31 m apare și farul Llebeitx.

La 2 h 35 m „Mircea“ este la travers de farul Tramontana și la 2 h 57 m trece la travers de Llebeitx. In acest punct se schimbă drumul și se ia Da=207°. Farul Llebeitx a fost deci dublat și la 3 h 55 m este dublat din nou pentru a se lua Da=130°.

La predarea cartului 0 h—4 h erau în vedere farurile dela Llebeitx, Donungo și Toro.

Ne apropiem de baca dela Palma. La 4 h 46 m apare farul Cala Figuera.

Când suntem travers de farul Toro la distanța de 5,5 Mm. se schimbă drumul și se ia Da=90°.

Mergând spre intrarea la Palma, la 6 h 18 m se brațează vergile la semn.

Prin relevmente la farurile Toro și Cala Figuera se intră în baia Palma.

Se face navigație în drumuri practice și la 7 h 52 m se pune mașina încet, apoi se stopează.

La 8 h 40 m „posturi de sosire“ și se ridică pavilionul „cer pilot“.

La 9 h 03 m pilotul se urcă la bord și mașinile se pun din nou înainte. Manevra durează până la 9 h 16 m când nava școală „Mircea“ este legată la geamandură în baia portului Palma, în interiorul unei linii de geamanduri așezate pe direcția Est-Nord Est-Vest-Sud Vest cam la 3 mile de cel mai intrat punct al băii.

Din acest moment suntem staționari în portul Palma

II. — *Staționarea în portul Palma.*

Baia Palma este imensă, cu o deschidere foarte mare spre Sud. S'ar putea spune că aspectul băii este în general un semicerc. Linia de geamanduri care închide baia a fost și pare să mai fie încă un sistem de apărare sub apă a portului Palma.

După cât se spune, au început să fie scoase plășile puse la aceste geamanduri, dar operația nu s'a terminat încă și nici nu este vorbă a fi terminată.

Suntem la 24 Iulie 1939. Este prima zi de soare. Bărcile au fost lăsate la apă și se fac exerciții de rame.

La 8 h 53 m vine la bord un ofițer din Marina Spaniolă pentru complimentare.

La plecarea ofițerului spaniol dela „Mircea“, pleacă și un ofițer dela bord.

La 10 h 45 m Comandantul pleacă pentru executarea vizitelor, cari se fac:

1. — La Comandantul Punctului Naval, un Comandor;

2. — La Comandantul Militar al Insulei Majorca, un General de Divizie;

3. — La Primarul orașului Palma;

4. — La Prefectul departamentului Palma.

După executarea acestui protocol, Comandantul s'a înapoiat la bord la 11 h 40 m.

După masă se dau permisioneri la oraș, cu recomandația de a vizita orașul.

In port este pasagerul german „Womgoni“, care pleacă la 17 h 25 m.

In oraș este liniște și în unele locuri ruine. Primul contact al ofițerilor depe „Mircea“ cu localnicii-oficialitățiii și neoficialitățiii — este plin de prietenie și voe bună.

25 Iulie.

Echipajul continuă, pe borduri și grupe de instrucție, exercițiile de bărci și șalupe. Nava este pregătită pentru primirea oficialităților ce vor veni ca să întoarcă vizita.

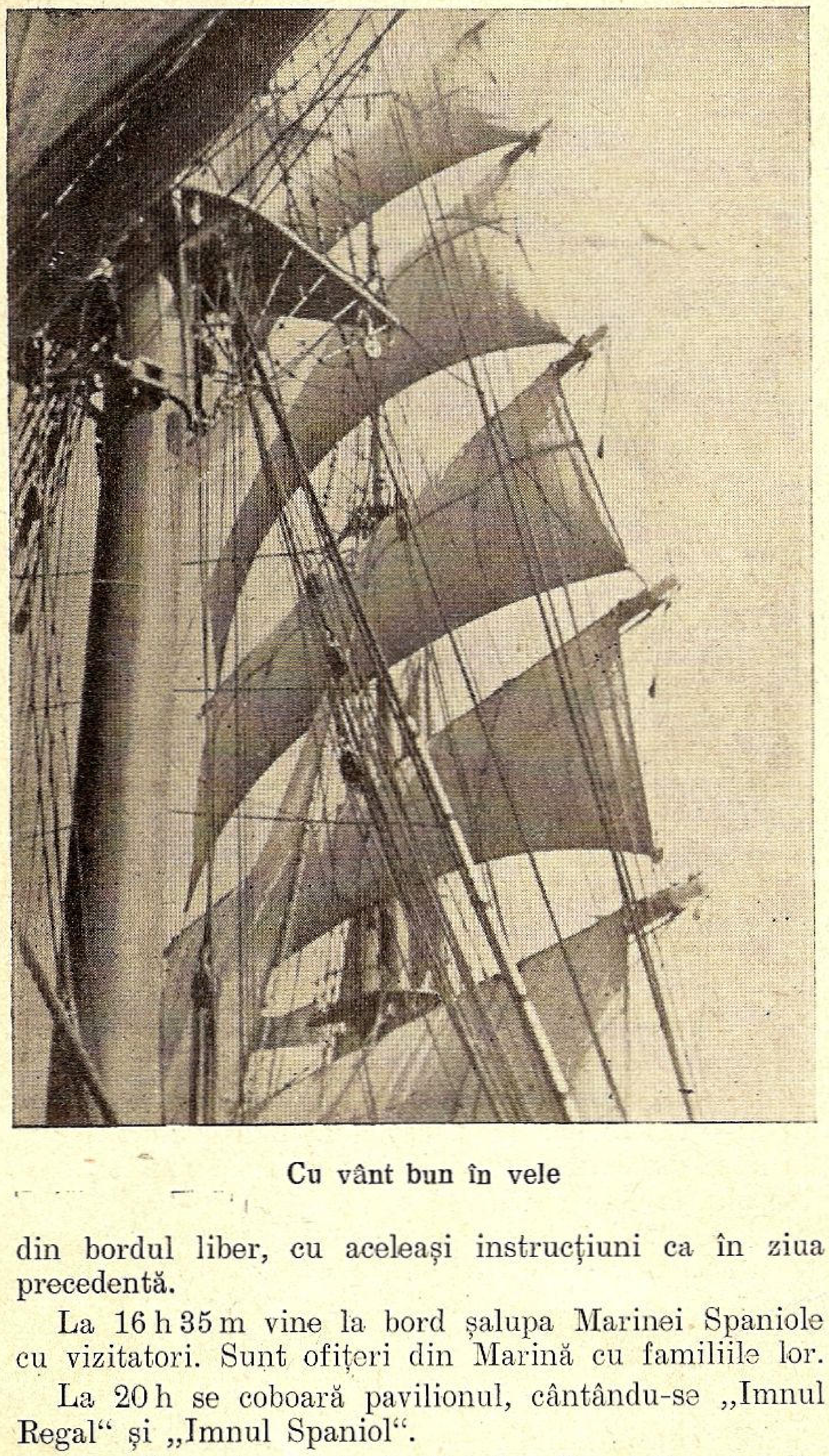
La 11 h 02 m o şalupă a Marinei Spaniole aduce la bord pe Generalul Comandant Militar al Insulei Majorca, pe Comandantul Punctului Naval, pe Primar şi pe Prefect.

Toate aceste persoane arată o atenţiune deosebită pentru nava noastră şi îşi exprimă regretul că stăm prea puţin în apele lor.

Din discuţie se desprinde *că nu au fost informaţi de sosirea noastră* şi că ei aşteptau o navă Argentiniană. Acest fapt însă nu îi împiedică să ne primească în modul cel mai cordial şi punându-se cu toate posibilităţile la dispoziţia noastră, să considere ca o plăcere a lor sosirea navei şcoală „Mircea" la Palma.

Este prea evidentă atenţiunea Spaniolilor, chiar neanunţaţi încă, şi obligaţia noastră morală ne impune să scoatem în evidenţă amabilitatea şi afecţiunea unor oameni, cari au fost cu toţii şi tot timpul scurt cât am stat cu ei, prietenoşi şi prevenitori.

In după amiaza zilei se dau permisionari la oraş din bordul liber, cu aceleaşi instrucţiuni ca în ziua precedentă.



Cu vânt bun în vele

La 16 h 35 m vine la bord şalupa Marinei Spaniole cu vizitatori. Sunt ofiţeri din Marină cu familiile lor.

La 20 h se coboară pavilionul, cântându-se „Imnul Regal" şi „Imnul Spaniol".

Atmosfera de prietenie Româno-Spaniolă este din cele mai insufleţite.

La 21 h 20 m vizitatorii spanioli pleacă la mal cu şalupa lor însoţiţi de ofiţeri din Statul Major al lui „Mircea".

Se poate spune că zilele puţine de staţionare dela Palma au făcut ca Românii să fie cunoscuţi pe aceste meleaguri în cea mai frumos-elegantă formă.

Pe timpul staţionării la Palma s'a urmărit a se obţine de către ofiţeri diferite informaţii. Din chiar contactul cu Banca Naţională a Spaniei — sucursala dela Palma — pentru schimbul de pesetas, s'au aflat unele chestiuni ce nasc curiozitate.

Banca nu vrea să schimbe monetă germană şi italiană.

La riposta că tocmai această monetă ar trebui să meargă, fiindcă aparţine unor state prietene, s'a răspuns: „prietenia până la bani".

O privire generală asupra oraşului şi vieţei sale se poate concretiza astfel:

— Din cauza bombardamentelor, unele case din apropierea portului sunt distruse sau au numai câteva lovituri;

— Prin tot oraşul sunt adăposturi contra bombardamentelor aeriene, la cari se arată direcţia prin placarde de tablă pe cari stă scris: „refugio publico".

— Insula nu a suferit mai deloc din cauza răsboiului, deoarece a fost ocupată dela început de naţionalişti şi a servit tot timpul ca bază de refugiu şi aprovizionare;

— Alimente se găsesc în general şi, în special, sunt multe fructe şi legume cari formează împreună cu vinurile bine cunoscute chiar producţia principală a solului insulei;

— Pâine nu prea se găseşte decât neagră şi scumpă. A produs chiar oarecare senzaţie când la masa dela bordul navei s'a servit pâine albă.

— Spiritul populaţiei este vădit naţionalist şi chiar întreţinut în acest sens. La ridicarea şi lăsarea drapelului, muzicile intonează imnul naţional şi populaţia nemişcată salută cu mâna întinsă. De multe ori se formează coruri ad-hoc şi cântă marşuri sau imnul.

— Armata este constituită din oameni foarte tineri — în general între 17—20 ani, cari, ca îmbrăcăminte, au o ţinută cam veche, dar îngrijită.

Pe scurt, se poate spune că populaţia este stăpânită de o uşurare generală, fiindcă a scăpat de coşmarul răsboiului fratricid.

La această credinţă se adaogă convingerea ce o are în prezent orice Spaniol care îşi iubeşte ţara, că Generalul Franco dispune de resurse inepuizabile ca diplomat şi om de stat, — pentru a vindeca repede rănile adânci ale răsboiului.

Un angrenaj într'un nou răsboiu este privit de toţi ca o calamitate.

III. — *Instrucţia.*

1. *In Mare.*

Pe timpul celor două zile de mare dela Toulon la Palma, instrucţia elevilor dela bordul navei a urmărit mai mult un program practic de manevrarea velelor.

In timpul când nu s'au manevrat velele s'au executat lucrări pe caiete şi schiţe şi s'au pus la punct jurnalele de bord.

Cele două zile au fost dealtfel: Sâmbătă şi Duminică; şi nevoile de a se consemna cele văzute în timpul staţionării la Toulon reclamau mai mult timp pentru lucrările personale ce trebuie să execute elevii.

2. *In Port.*

Incepând din ziua de 24 Iulie, când am ajuns la Palma, şi până la plecarea din acest port, s'au executat zilnic exerciţii de rame, cârmă la bărci şi acostări cu şalupa şi barca cu motor.

(Va urma)

Comandantul navei şcoale „Mircea"
COMANDOR ROMAN AUGUST

Răsboiul marin

AVIAŢIA NAVALĂ

Deşi în seria noastră de iniţiere a materialului naval ar fi urmat să vorbim acum despre măsurile de apărare defensivă şi ofensivă contra submarinelor, — facem o săritură aeriană, din spaţiul cu trei dimensiuni negative, sub nivelul apei, în cel cu trei dimensiuni pozitive, în văzduh.

Am zis „aviaţia navală“ şi nu „hidroaviaţia“, fiindcă în operaţiunile navale nu se folosesc numai avioane cari pot „ameriza“, — adică se pot aşeza pe apă graţie flotoarelor cari înlocuesc roţile şi cârma, ci şi avioane obişnuite, cari pot numai ateriza.

Arma aceasta este cea mai tânără şi graţie epocei de technicitate în care s'a născut, a progresat mult mai repede decât submarinele de pildă. Ea a fost considerată la început ca un mijloc de a ajuta înfrăţirea între popoare, prin repeziciunea cu care putea să stabilească legături pe deasupra frontierelor.

Dar... totdeauna e un dar... războinicii căutară a o folosi, la început doar ca un mijloc de lărgire a orizontului, pe urmă transformând-o în artilerie şi torpiloare cu bătae egală cu raza de acţiune, proporţională cu încărcătura de benzină.

Apariţia ei a făcut să nască aceleaşi speranţe, acelaşi entusiasm ca cel stârnit de născocirea minelor, torpilelor, submarinelor: se dădea ca sigură dispariţia flotelor de suprafaţă. Ca în totdeauna însă, s'au găsit şi *mulţi sceptici*.

La începutul războiului trecut de pildă, aviaţia navală franceză nu avea de cât 14 aparate, — ca la încheerea armistiţiului să numere 1.264 hidroavioane, 37 dirijabile şi 200 baloane captive.

După război, fu o întrecere în a constata influenţa acestor nave aeriene, cari evoluează în escadre, cu aceiaşi preciziune ca şi navele de suprafaţă, nu numai asupra strategiei şi tacticei, cât şi a construcţiilor navale. Amiralul *Fisher* declară că „chiurasatul a murit, avionul îl va înlocui“. *Percy Scott*, autorul moral al forturilor plutitoare de azi, gândea la fel, — deşi în timpul răsboiului mondial efectele nu au fost prea mari: 3 torpiloare turceşti au fost... torpilate de avioane englezeşti şi 3 cargoboturi engleze de avioane torpiloare germane, la Dardanele. Atât.

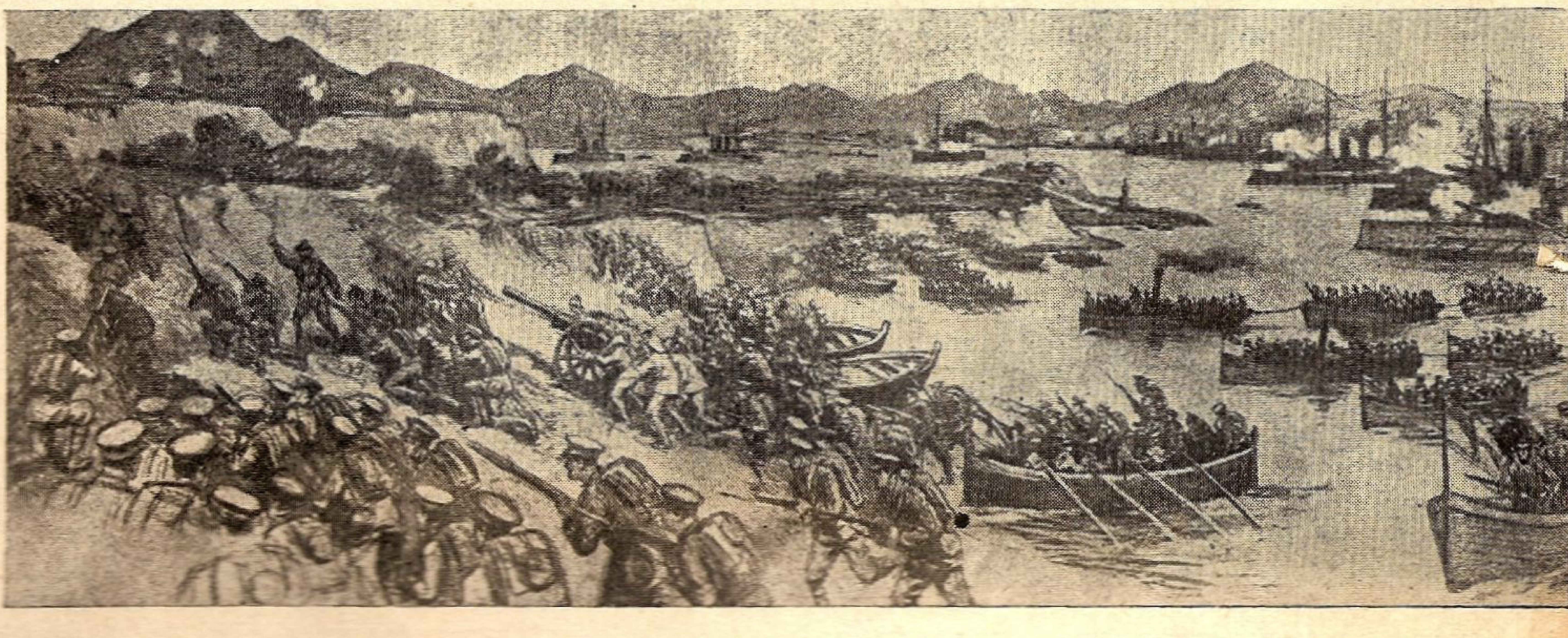
In Anglia şi America s'au făcut experienţe cari, deşi navele ţintă nu au ripostat, au dat totuşi rezultate frumoase: din 9 torpile lansate contra unei escadre engleze, 7 au atins ţinta; din 17 torpile lansate contra unui cuirasat american, care mergea cu 17 noduri, 9 ating ţinta.

Dacă avionul însă în loc de torpile se serveşte de bombe voluminoase şi lansate în picaj... şansa e mult mai mare. In 1916 contra crucişetorului german „Goeben“ la ancoră s'au lansat 174 bombe, din cari numai 2 au lovit! In alte împrejurări 4 torpiloare franceze au fost atacate de 25 avioane germane, şi au scăpat cu puţine avarii.

Azi însă... s'au dat dovezi destule de o parte şi de alta că avionul este o mare primejdie.

Incărcătura a crescut, ajungând între 1500—2000 kilograme, — frumos plocon!

Avionele pot lua mai multe bombe la bord.



Debarcările de odinioară: la Dardanele, trupele engleze debarcă cu bărci, susţinute de flota aliată

O debarcare cu parașutele

Aparatele de ochire s'au perfecționat și lansările nu se fac numai dela 2—3000 metri înălțime, ci dela câteva sute, uneori chiar zeci, în așa zisul „picaj".

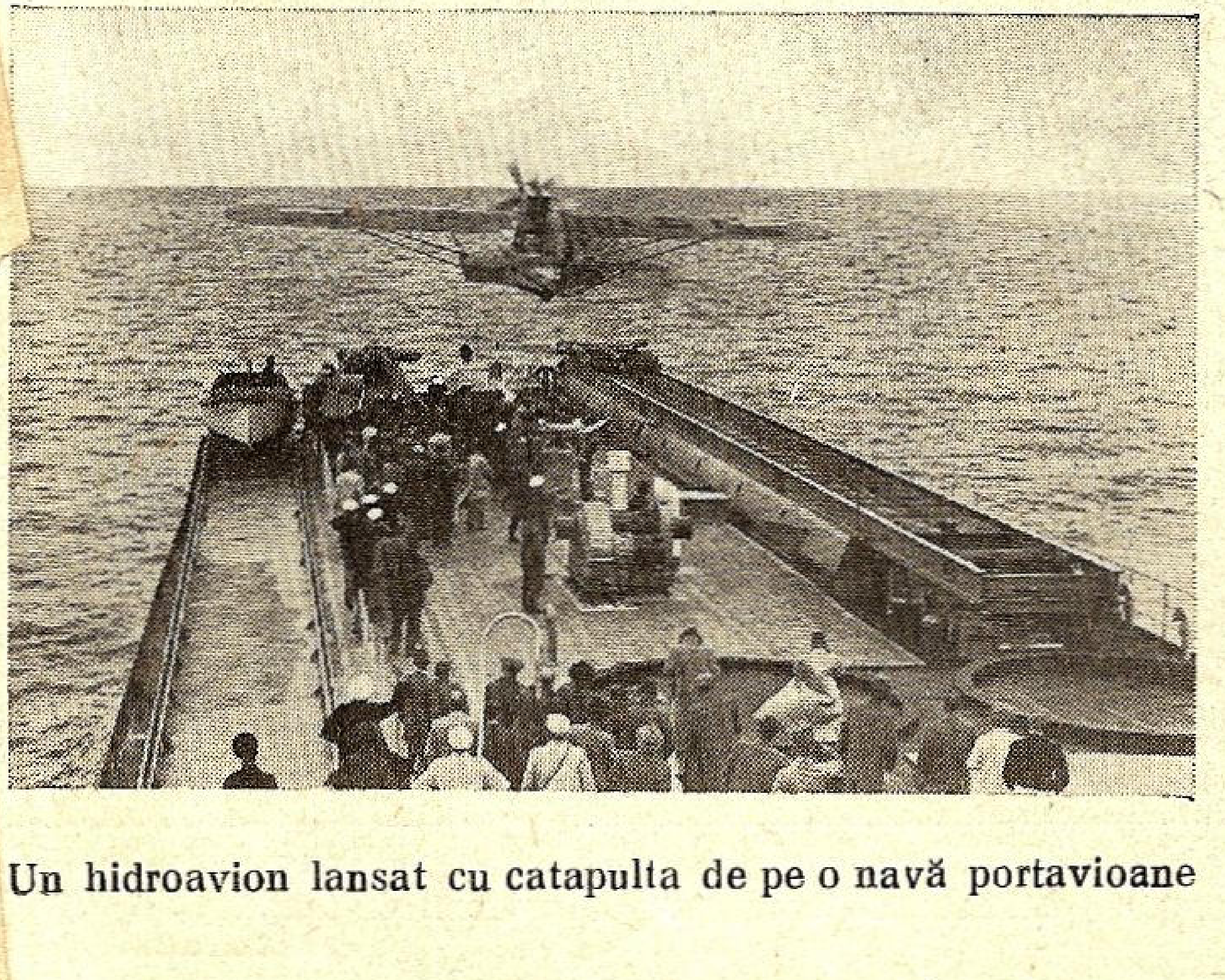
Experiențele cele mai numeroase s'au făcut în America, duelul fiind deschis intre comandantul marinei și acela al aviației.

— „Cu aviația mea sunt în stare să distrug orice cuirasat. — spunea generalul Mistchell.

— „Iar eu stau pe puntea navei pe care o vei bombarda", — riposta amiralul Daniels.

Duelul real, a fost urmărit și rezultatele puse în practică mai ales de germani, ca și lansările de parașutiști, inovate în Rusia. Ca în totdeauna, ideia cea bună este între extreme: avionul e o primejdie reală pentru nave, — dar și acestea, dacă iau măsuri, se pot apăra.

Cari sunt aceste măsuri? In primul rând tot avionul: la bordul cuirasatelor, crucișetoarelor, chiar al submarinelor, fără a vorbi de navele port-avioane, se găsesc avioane de vânătoare, cari iau sborul și întâmpină bombardierile inamice. Vine apoi artileria antiaeriană, de diferite calibre, care, cu precisia la care s'a ajuns, poate doborî pe atacator sau a-i turbura tragerea. In războiul actual au apărut așa zisele torpiloare de buzunar, care sunt armate și cu mitraliere antiaeriene. Acestea, mai ales în ultimele evenimente din Flandra, au făcut multe victime, atât cu torpile contra navelor, cât și cu mitraliere contra aviației.



Un hidroavion lansat cu catapulta de pe o navă portavioane

Avionul, din punct de vedere economic, pare mai puțin costisitor de cât o navă de suprafață.

Un distrugător cu 40 de noduri viteză, are 70—80 oameni la bord și costă, — în vremuri normale — 80—100 milioane lei, — pe când un avion are 300—500 km. viteză, un echipaj de 2—3 oameni și costă între 4—8 milioane. Cu același număr de oameni cu care se poate arma 100 de distrugătoare, se armează 7.000 avioane, a căror încărcătură va fi de șapte ori mai mare, de cât a distrugătoarelor. Vulnerabilitatea chiar este mai mare pentru un distrugător, iar înlocuirea lui se face mult mai greu, pe când avioanele se fabrică în serie, chiar sute pe zi.

Pe lângă aceasta avionul poate fi folosit și în operațiuni de uscat, pe când rolul navei se termină la bătaia tunului.

Dacă însă se ține seama că pentru fiecare avion e nevoe de 70 oameni în spate, la „infrastructură" cum se mai zice, vedem că nici avionul nu este chiar atât de eftin. Efectul lui moral și material s'a dovedit prea bine în actualul măcel, — dar nu se poate spune că va putea înlocui nava de suprafață, singura care poate folosi victoria și stăpâni marea, după cum nici tancul, nici autocarul, nici aviația nu a putut și nu va putea înlocui infanteria la uscat. Mecanismele, a căror putere se evaluiază în cai, au înlocuit cel mult cavaleria.

NAVE PORT AVIOANE

Nevoia de a se apăra contra avioanelor tot cu avioane, a dat naștere unor nave speciale, care să ducă avioanele cât mai aproape de locul anunțat și să servească de platformă pentru luat sborul.

O debarcare modernă: Germanii debarcând cu avionul în Norvegia

Prin forma lor, prin prețioasa lor încărcătură, ele vor fi ținta artileriei și aviației inamice. Ele mai prezintă trei mari neajunsuri:

— Nu pot avea o apărare bună, nici defensivă, — cuirasă, — nici — ofensivă, — tunuri de calibru mare numeroase.

— Pe vânt tare, valuri, gingașele avioane de pe punte sunt amenințate a fi smulse sau în cazul cel mai ușor, a nu-și putea lua sborul, din cauza înclinării platformii.

— Avioanele dacă pot pleca de pe platformă, nu pot reveni, ci trebuesc a amerisa și a fi ridicate cu gruele, operație înceată și chiar primejdioasă pe marea rea.

In actualul război port-avionul, britanic „Courageous" a fost una din primele victime.

Din această cauză multe țări au renunțat a mai construi, Italia de pildă nu are nici unul.

INTREBUINȚĂRILE AVIONULUI

Prin înălțimea la care se poate înălța, avionul *lărgește orizontul* ,lucru necesar azi când, cu marea bătaie a tunurilor, escadra combătută poate fi dincolo de orizont. Napoleon sau Friederic cel Mare urmărea lupta călare sau suit pe o movilă, — viitorul comandant o poate urmări din avion.

Prin înălțimea sborului și iuțeala sa, avionul e cel mai bun pentru a scotoci orizontul în jurul escadrei, a face *recunoașteri* la mică sau la mare distanță, folosind și fotografia, care are memorie mai bună de cât ochiul sburătorului.

Tot el poate fi folosit la descoperirea submarinelor și minelor, — pe cele dintâi putându-le chiar ataca.

Reglarea tirului de asemenea se face cu avionul și în angajări pe ape.

Cum am mai spus, cea mai eficace armă de apărare contra atacurilor aeriene este avionul de vânătoare, lansat de pe nave port avion sau chiar dela bord, azi când chiar și unele submarine sunt înzestrate cu hidroavioane.

Atacul se poate face sau cu torpile automobile, armă gingașă, care cere mare precisie și lansare dela mică înălțime și mare apropiere de nava atacată, sau cu bombe, a căror eficacitate, mai ales asupra navelor fără punte cuirasată, este covârșitoare.

In războiul actual avionul a cunoscut trei întrebuințări, nu noi, dar resultate din experiențele făcute în Abisinia, Austria, Albania și Polonia.

1. *A înlocuit submarinul* în atacul navelor de comerț isolate sau în convoi. In războiul civil din Spania, ca și în mările Nordului, mai ales în urma slăbirei atacurilor submarine, avionele ascunse în nori și apărând ca un vultur asupra victimei, au avut numeroase succese.

2. *Debarcări de trupe și materiale*, devenite posibile mai ales prin desvoltarea aviației civile care cere aparate mari, robuste și încăpătoare. Italia a trecut peste mări un regiment întreg cu avioanele, iar în Abisinia aprovizionarea a fost asigurată tot pe calea aerului.

Debarcarea navală se caracterizează prin puterea ei, cea aeriană prin repeziciune. Un convoi de vapoare pot încărca obuzierele, caii, tractoarele unei divizii întregi, — dar cere timp la îmbarcare și mai ales la debarcare. Avionul în schimb poate transporta trupe dela Cuxhaven la Bergen, — 750 km., — în două ore.

3. *Parașutiștii*, cari deși ar părea că nu au legătură cu operațiunile navale, totuși ei pot ocupa porturi la sute de kilometri de front, — cum a fost la Roterdam, — și nesocoti marea, sburând deasupra ei cu stupul ce se cheamă avion, din care vor eși ca și albinele sau ca obuzele dintr'un tun cu tragere repede.

Bine înțeles că orice fel de atac găsește pe cei pregătiți cu arme și mijloace de apărare cari pot răsturna toate combinațiile. Repetăm însă: *pe cei pregătiți*.

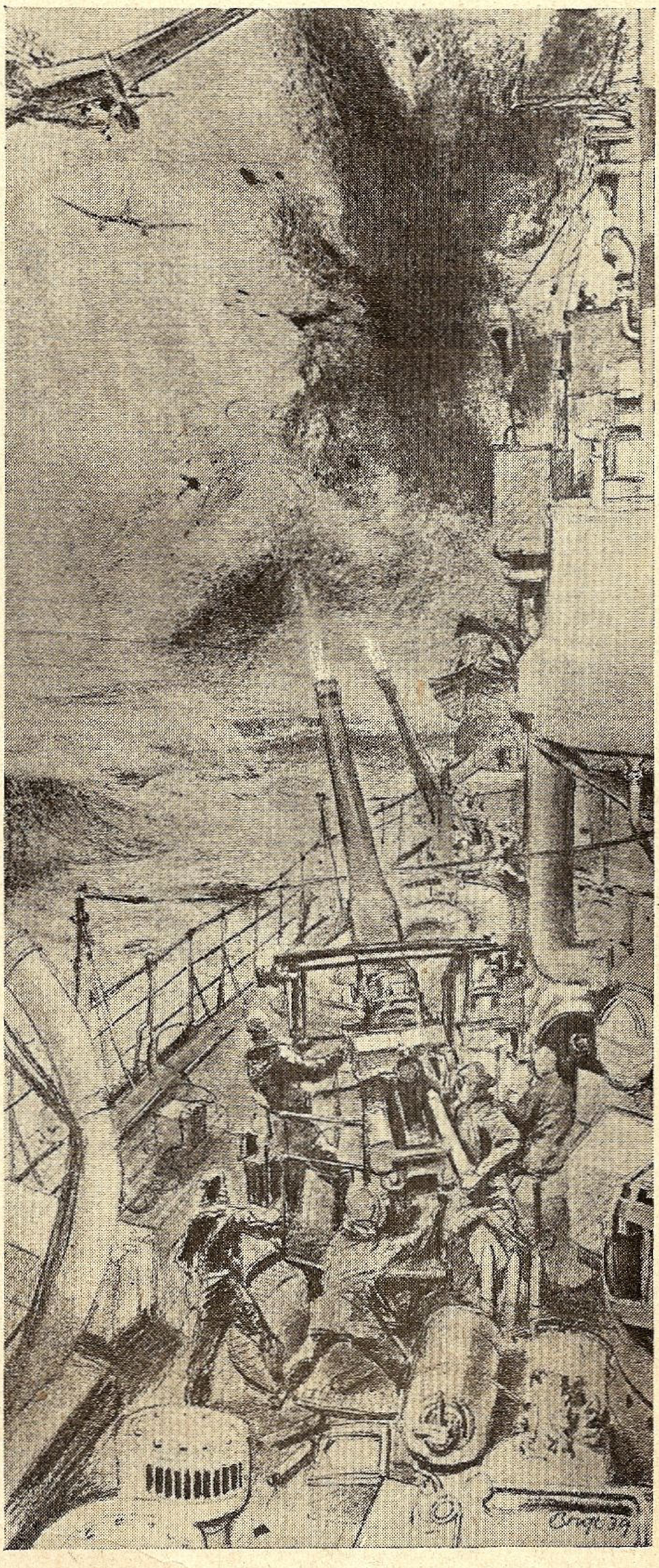
CRONIÇA EVENIMENTELOR

1 Mai — 15 Iunie

Perioada aceasta dacă nu a fost ilustrată cu vre-o luptă navală, dar a eșit din banalitatea războiului de cursă cu submarinele. Grelele lupte dela uscat pe frontul de Nord și cel de West, au scos în evidență curajul marinarilor, a căror iscusință și al căror sacrificiu a salvat, ce se mai putea salva, în numeroase împrejurări.

GOANA LA MARE

In războiul trecut, după oprirea netă a invaziei germane la Marna, a început acea goană nebună spre mare, ca o excelentă apărătoare de flanc: aliații mai sprinteni, mai plini de inițiativă, au reușit a ajunge primii, rămânând astfel stăpâni pe marile porturi Boulogne, Calais, Dunkerque, prin cari se făcea legătura cea mai rapidă cu Anglia și de unde se amenința flancul drept german ajuns până la Ostende.

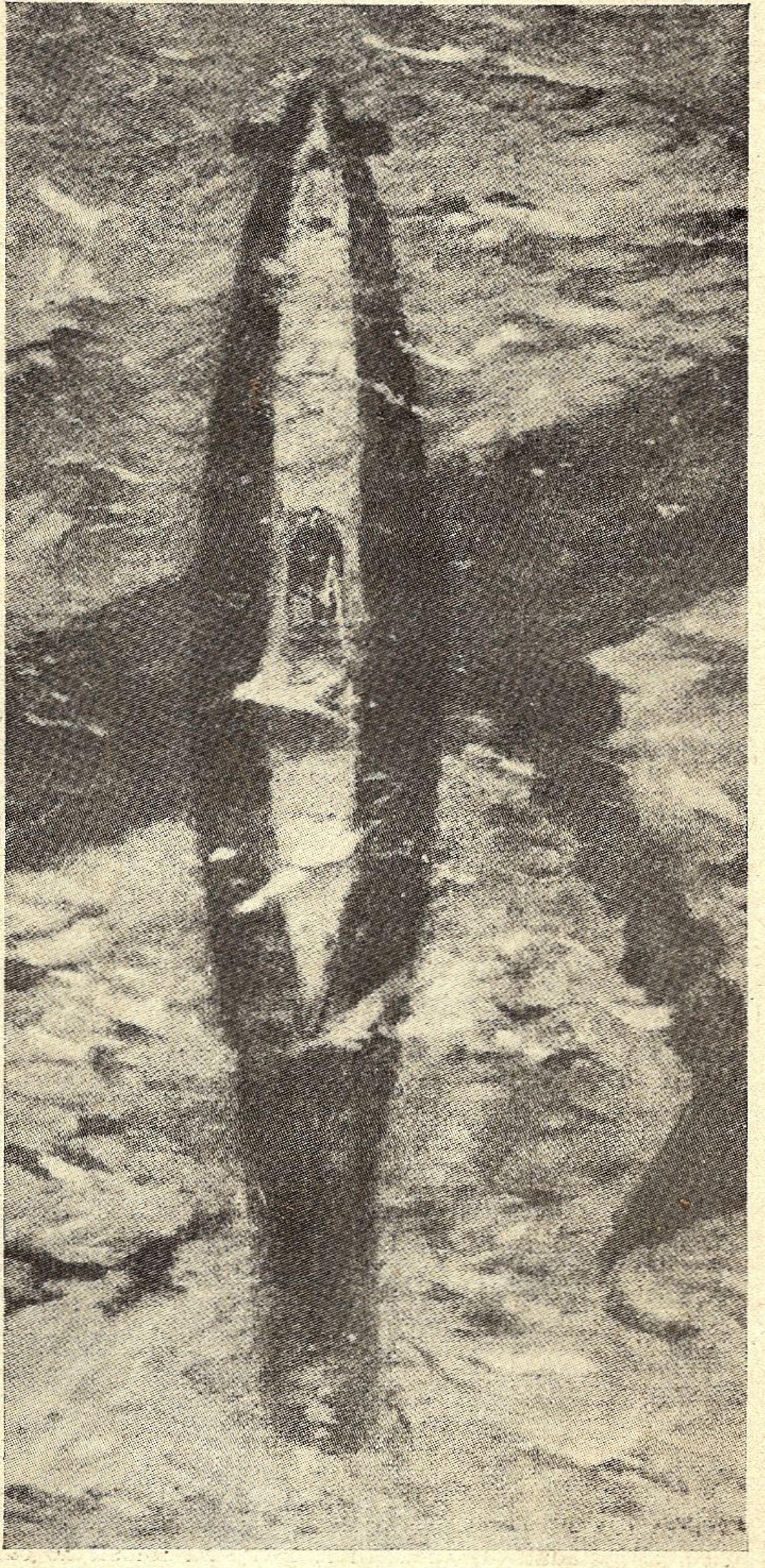


Artileria antiaeriană de pe o navă la lucru

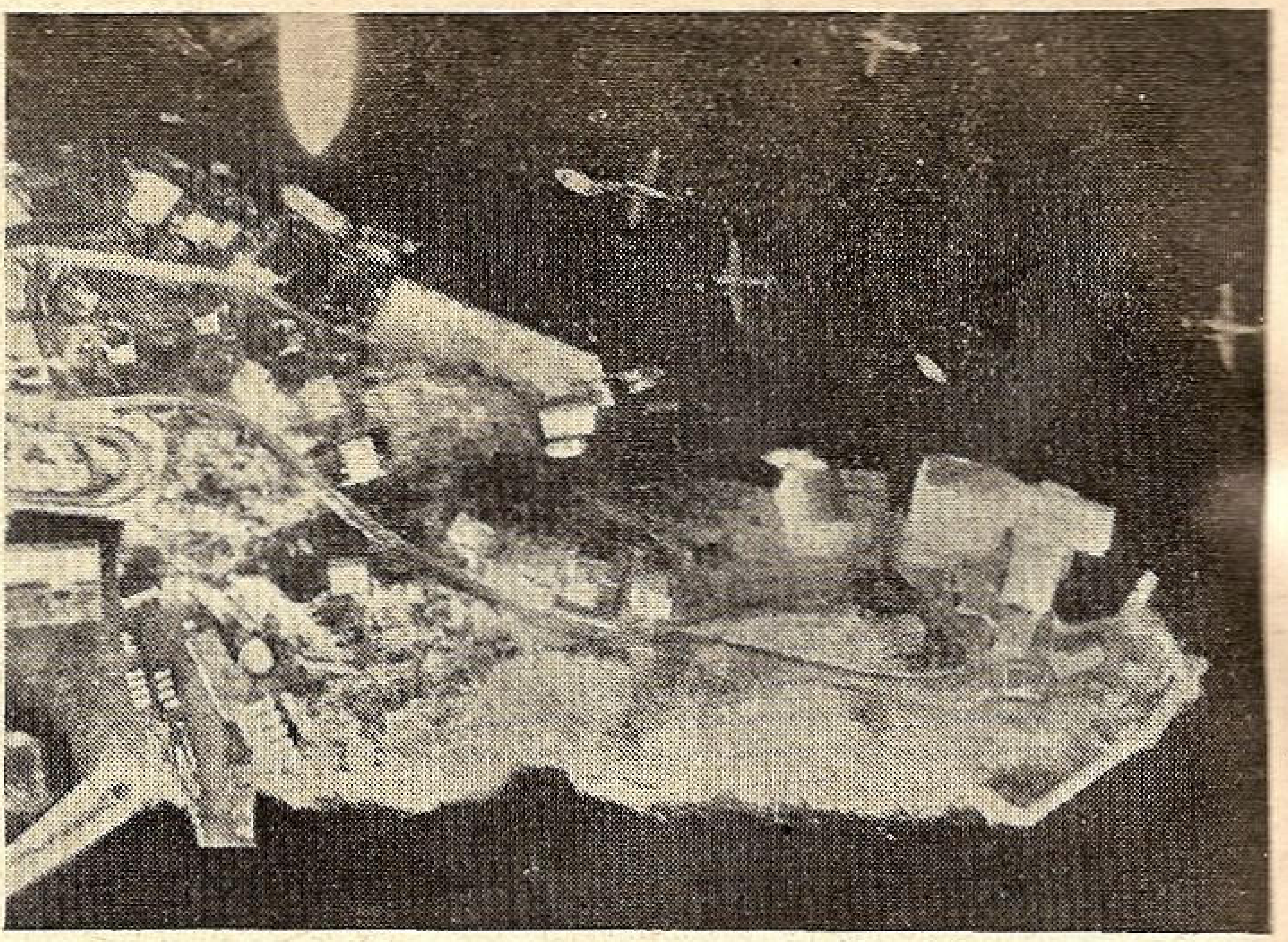
In războiul actual goana s'a repetat ,pe o scară mult mai întinsă și cu o repeziciune uluitoare, grație inițiativei de astădată a germanilor, cari s'au folosit de care și aviație.

Prima lovitură a fost invadarea Olandei, Belgiei şi Luxemburgului în ziua de 10 Mai. Nici puternicele forturi belgiene, nici temutele inundaţii olandeze nu au putut opri elanul atacatorilor: cetăţile au fost sărite cu tancuri şi paraşutişti, apele trecute cu şalupe speciale. Porturi mari ca Roterdam şi Anvers, fără a mai vorbi de cele de pe canaluri, cad în mâinile germanilor, înainte chiar de a fi căzut teritoriul dintre el şi frontieră.

Printr'o îndrăsneaţă manevră germanii reuşesc să facă o spărtură-pinten ajungând la 22 Mai la ţărmul mării, la Abbeville ,despărţind de Franţa corpul expediţionar englez, şi trei armate franceze cari alergaseră în ajutorul celor două ţări atacate. Pintenul se tot lăţeşte spre Nord, prinzând ca într'un cleşte toate forţele aliate ce se găseau în Flandra.



Cum se vede din avion un submarin afundat



O fotografie aeriană a portului norvegian Bergen

Pe rând, cedând presiunei dinspre răsărit şi dezordinei din spate provocată de paraşutişti şi aviaţie, armata olandeză capitulează, apoi cea belgiană. Cleştele se tot strânge: la 24 Mai e ocupat portul Boulogne, la 27 Calais, la 29 Ostende, cu toată rezistenţa dârză a armatelor aliate, ajutate de navele de război. Unităţile navale belgiene şi olandeze reuşesc în bună parte a scăpa încercuirei şi a trece canalul. Un crucişetor olandez, care se afla pe cala de construcţie la Flessingue, e lansat în grabă şi remorcat în Anglia.

Ultimul punct de rezistenţă, Dunkerque, reaminteşte în stil mare drama dela Dardanele. O rezistenţă admirată chiar şi de adversar, opusă pentru a acoperi retragerea încercaţilor aliaţi. Coloanele luptă în apa până în brâu. Cine cade se îneacă. Reîmbarcările se fac într'un cadru infernal. Avioanele întunecă văzduhul. Câte un vas fulgerat se aprinde şi se apleacă pe o coastă. Trombe de apă ţâşnesc în aer. Urlă tunurile. In delirul valurilor din îngustul canal, bărci încărcate cu trupe se strecoară spre vasele mici şi mari ce aşteaptă sub presiune. Sunt 237 de vapoare, iar numărul bărcilor voluntare se ridică la peste 600. Inotători cu arma la gât mişună printre bărci, sbătându-se cu curenţii.

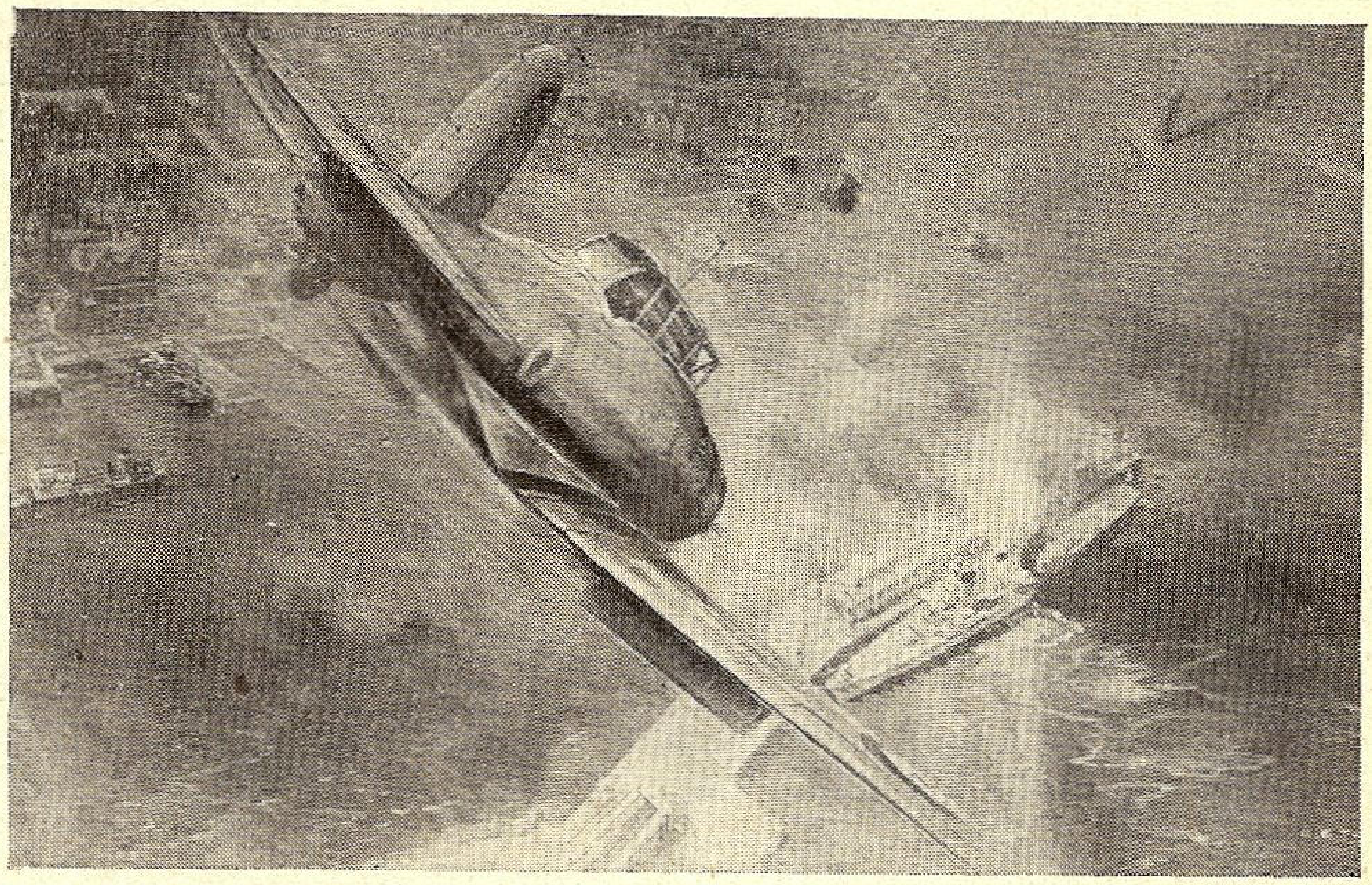
Invălmăşeala durează până la 4 Iunie, cu un rezultat pe care nu'l bănuia nici d. Churcill, care în urma depunerii armelor de către belgieni, se aştepta la un dezastru. Armata şi marina franceză a socotit însă ca un punct de onoare să se sacrifice la nevoe pentru cauza comună şi astfel se reuşeşte a se salva 350.000 de vieţi cari au fost debarcate în Anglia. Materialul întreg a trebuit să fie părăsit. Generalul Blanchard şi amiralul Abrial au primit felicitări din partea regelui Angliei. Le meritau cu prisosinţă.

De acum germanii deţin coasta dela gura Sommei spre Nord până în Baltica, apropiindu-se prin Calais doar la câţi-va zeci de kilometri de Dover, putându-le bate chiar, cu tunuri lungi. Evenimentele din ultimele zile în curs de desfăşurare, arată că forţele germane se îndreaptă dealungul coastei, spre a tăia cu totul legătura dintre aliaţi, lăsând astfel Franţa singură, cu ameninţarea italiană în spate.

De temut este şi o

INVAZIE IN ANGLIA

de care s'a vorbit chiar în plin parlament britanic. In Anglia s'au şi luat măsuri spre a se apăra contra a două eventualităţi:



Atacul în picaj asupra unui port şi a navelor din el

destrămarea marelui imperiu colonial;
invazia insulelor metropolitane.

Atât timp cât supremaţia mărilor asigură şi pe cea teritorială, istoria dovedeşte că orice încercare într'un sens sau altul a dat greş: din 1606 Anglia nu a suferit nici o „insultă a coastelor" sau vre-o debarcare. Invincibile Armada spaniolă, îndrăsneala lui Napoleon au fost înfrânte.

Astăzi însă, când supremaţia mărilor poate fi turburată, sdruncinată de aceia a aerului, lucru e cu putinţă. Cum am văzut, transporturi de trupe şi material când nu se poate face pe mare, pot lua calea aerului, fie cu paraşutişti, fie cu avioane.

Asemenea atacuri au pierdut însă caracteristica surprizelor şi îndrăsneaţa încercare poate fi combătută cu apărarea antiaeriană, a cărei eficacitate s'a dovedit, şi cu unităţi mobile în interior.

FRONTUL NORVEGIAN

Pe acest front izolat, dar totuşi cu repercusiuni asupra operaţiunilor generale, prin lupta care se dă pentru fierul suedez, dacă acţiunea de pe uscat este oare cum blocată, nu se poate trece cu vederea rolul important al celor două marine beligerante, pentru a menţine legătura cu metropolele respective, spre a asigura aprovizionarea cu rezerve, alimente şi muniţii într'o regiune în care zăpada domneşte încă, iar căile de comunicaţie au fost distruse de aviaţie, — precum şi a turbura această legătură.

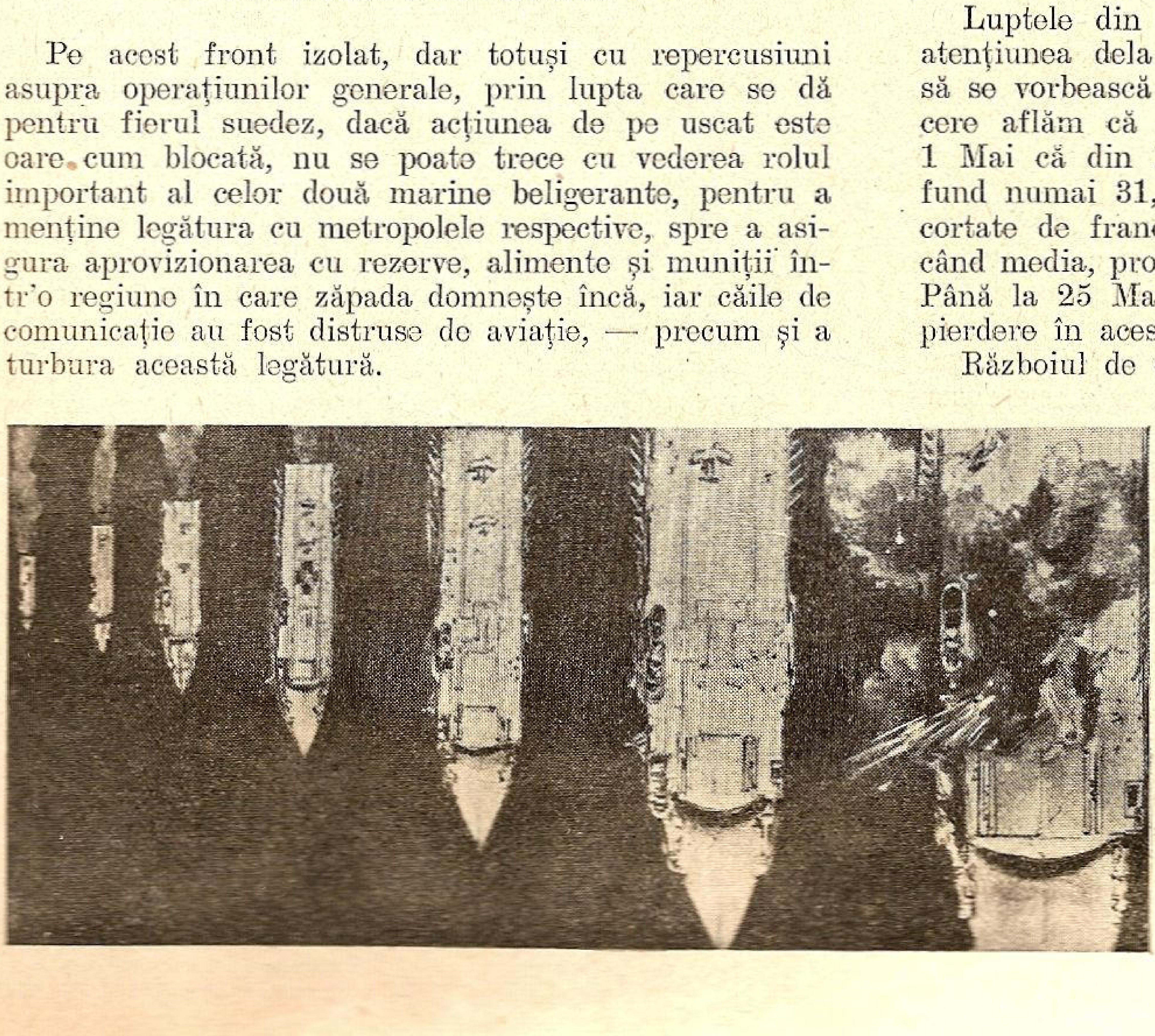
O acţiune de o amploare mai mică decât cea de la Dunkerque, a pus în evidenţă calitatea marinarilor. Aliaţii ne mai putând rezista presiunei germane la Andalsness, armata aliată a hotărât retragerea şi reîmbarcarea trupelor şi materialelor. Această grea operaţiune s'a executat în perfectă ordine, iar forţele au fost debarcate în regiunea Narvick, mărind astfel efectivele cari au încercuit trupele germane ce deţineau fiordul până la 29 Mai, când „ceiace a mai rămas" din încercatul port a căzut în mâinile aliaţilor. După evenimentele din Flandra, aliaţii au părăsit şi Narvickul. Cu acest prilej flota germană a turburat retragerea, scufundând nava port-avioane britanică „Glorious" şi două distrugătoare.

Azi germanii sunt stăpâni pe întreaga Norvegie, pe porturile şi aerodromurile, ceiace apropie frontul cu 200 km. de coastele Scoţiei.

ACŢIUNEA SUBMARINELOR

Luptele din Norvegia şi Flandra par a fi distrat atenţiunea dela atacurile submarinelor, cari au făcut să se vorbească mai puţin de ele. Din statisticele sincere aflăm că dela începutul ostilităţilor şi până la 1 Mai că din 19.089 nave escortate, au fost date la fund numai 31, adică unu din 576, iar din 3.457 escortate de francezi, au fost scufundate numai 7. Făcând media, procentul este de 0,2%, exact unul la 594. Până la 25 Mai au fost escortate 20.768, fără nici o pierdere în acest interval.

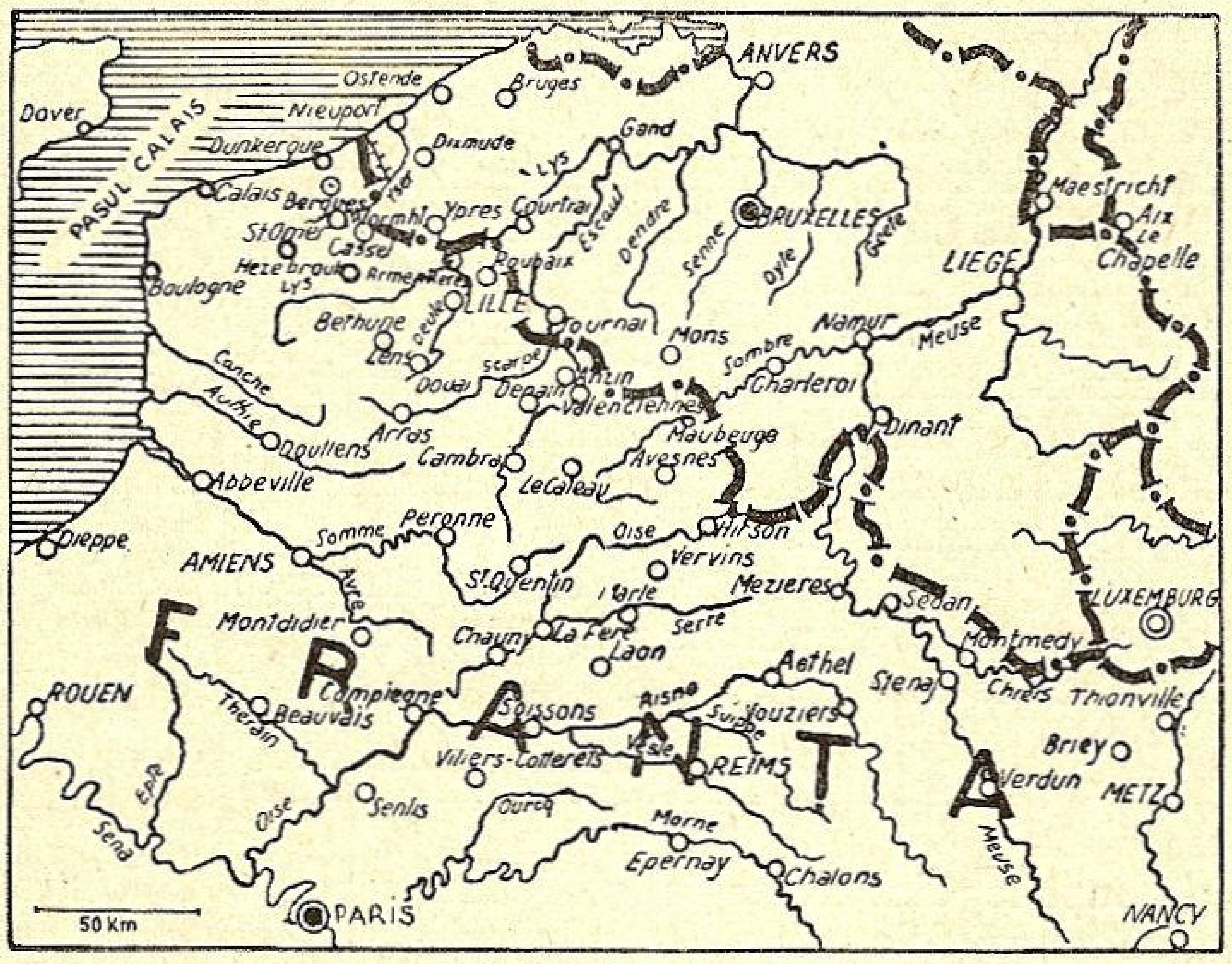
Războiul de cursă având ca scop turburarea liniilor



Cam în chipul acesta, se vede din avion nava ce trebue atacată. La stânga, dela 3000 metri, până la dreapta la 800 metri de comunicaţie maritimă şi micşorarea tonajului inamic, invazia Norvegiei, Belgiei şi Olandei a avut ca resultat sporirea acestui tonaj în favoarea aliaţilor, cari au acum mult mai multe vapoare decât înaintea războiului: 50% din flota mondială e în serviciul aliaţilor, care în urma acestor evenimente a sporit cu 35%.

Submarinele aliate nu au cunoscut odihna, mai ales în Kategat, deşi comunicatele sunt aproape mute, vorbind numai de perderi: distrugătorul „Bison", torpilorul „Ardent", submarinul „Doris", puitorul de mine „Charles Boyes" la francezi; distrugătoarele engleze „Afridi" şi „Wessex", crucişetorul „Carinthia" şi avizoul „Littern"; distrugătorul polon „Grom" şi submarinul polon „Orzel".

Barajele de mine au continuat a-şi îndeplini rolul lor dealungul coastelor. O mare şi neplăcută surpriză pentru aliaţi a fost aşezarea unui câmp de mine în sudul Africei, la capul Bunei Speranţe, pe unde se face acum navigaţia. Până acum nu s'a putut dumeri dacă au fost puse de o navă de război sau una de comerţ.


ANVERS
Ostende
Bruges
Dover
Nieuport
PASUL CALAIS
Dunkerque
Dixmude
Gand
Lys
Calais
Bergues
Ypres
Courtrai
Escaut
Dendre
BRUXELLES
Senne
Dyle
Gette
Maestricht
Aix la Chapelle
St. Omer
Cassel
Hezebrouk
Armentières
Roubaix
LIEGE
Boulogne
Lys
LILLE
Deule
Bethune
Tournai
Mons
Namur
Meuse
Lens
Scarpe
Sombre
Charleroi
Canche
Douai
Denain
Anzin
Valenciennes
Authie
Arras
Maubeuge
Dinant
Doullens
Cambrai
Avesnes
Abbeville
LeCateau
Peronne
Somme
Oise
Hirson
Dieppe
AMIENS
Vervins
St. Quentin
Avre
Marle
Mezieres
Sedan
LUXEMBURG
Montdidier
Serre
Chauny
La Fere
Laon
Montmedy
ROUEN
Campiegne
Aethel
Stenay
Chiers
Thionville
Therain
Beauvais
Soissons
Aisne
Suippe
Vouziers
Villiers-Cotterets
Vesle
REIMS
Briey
Verdun
METZ
Epte
Senlis
Ourcq
Marne
Sena
Oise
Epernay
Chalons
Meuse
50 Km
PARIS
NANCY
FRANTA

Harta operaţiilor din Flandra

AVIAŢIA

Un mare şi covârşitor rol l'a jucat aviaţia, aşa cum am spus la început. Atacuri puternice şi înverşunate s'au dat deoparte şi de alta. Până acum supremaţia numerică o deţine Germania, care s'a pregătit intens pe când ceilalţi mai sperau o aplanare a oricărui conflict prin Liga Naţiunilor, pacte bilaterale, cu dezarmarea generală ca ţintă finală.

Aviaţia aliată a bombardat în numeroase rânduri porturile Hamburg, Bremen, Hanovra, Bergen, în afară de cooperarea pe front. Cea germană şi-a folosit bombele contra navelor de transport, contra porturilor de pe coastele engleze, ajungând chiar la Cherbourg, la Havre şi Marsilia. Distrugătorul englez „Essex" a fost scufundat de avioane.

IN MEDITERANA

Nesiguranţa atitudinei Italiei, sau mai bine zis, nesiguranţa zilei când dela nebeligeranţă se va trece la acţiune, a adus din nou Mediterana pe tapet. Pedeoparte s'a interzis vapoarelor engleze folosirea ei, transporturile din Extremul Orient şi Australia urmând să ia vechiul drum dinaintea tăerei canalului de Suez, pe la capul Bunei Speranţe, pedealta sporindu-se numărul unităţilor franceze şi britanice în bazele din Toulon, Malta, Alexandria, Bizerta şi Cipru, iar crucişetoarele engleze patrulând în jurul insulei Creta şi în faţa Corfului.

Italia şi-a rechemat toţi fii în Patrie, iar presa devine din ce în ce mai precisă asupra revindecărilor: Malta, Corsica, Gibraltarul, Tunis, Suez şi Dardanele, cheile mediterane, care „dacă pentru toată lumea este un drum, pentru Italia este viaţa". Se pare că şi Riful spaniol ar face parte din revindecări, prin el asigurându-se eşirea la ocean.

Deocamdată s'au întărit escadrele şi trupele din Dodecanez, s'a închis marea Thireniană şi s'a interzis apropierea la mai mult de 12 mile de coastele italiene, iar pe cale diplomatică se protestează energic contra controlului naval, care sugrumă comerţul şi aduce mari pagube economiei naţionale.

In momentul când se duceau tratative pentru îndulcirea măsurilor cu caracter general, acestea au fost întrerupte.

Concomitent cu pregătirile beligeranţilor şi nebeligeranţilor, Egiptul, Tunisia, Turcia, Grecia, Jugoslavia sunt în stare de alarmă şi fac tot posibilul pentru a evita întinderea focului în orientul apropiat şi Balcani.

La 10 Iunie drama s'a declanşat: Italia a declarat război aliaţilor. Cum vor decurge evenimentele vom vedea în numărul viitor. Deocamdată au început bombardările aeriene asupra bazelor din Bizerta, Toulon, Marsilia, Malta de oparte, Genova de alta. Crucişetorul englez „Calipso" a fost torpilat, iar Tangerul a fost ocupat de Spanioli, cari au trecut dela neutralitate la nebeligeranţă.

PESTE OCEAN

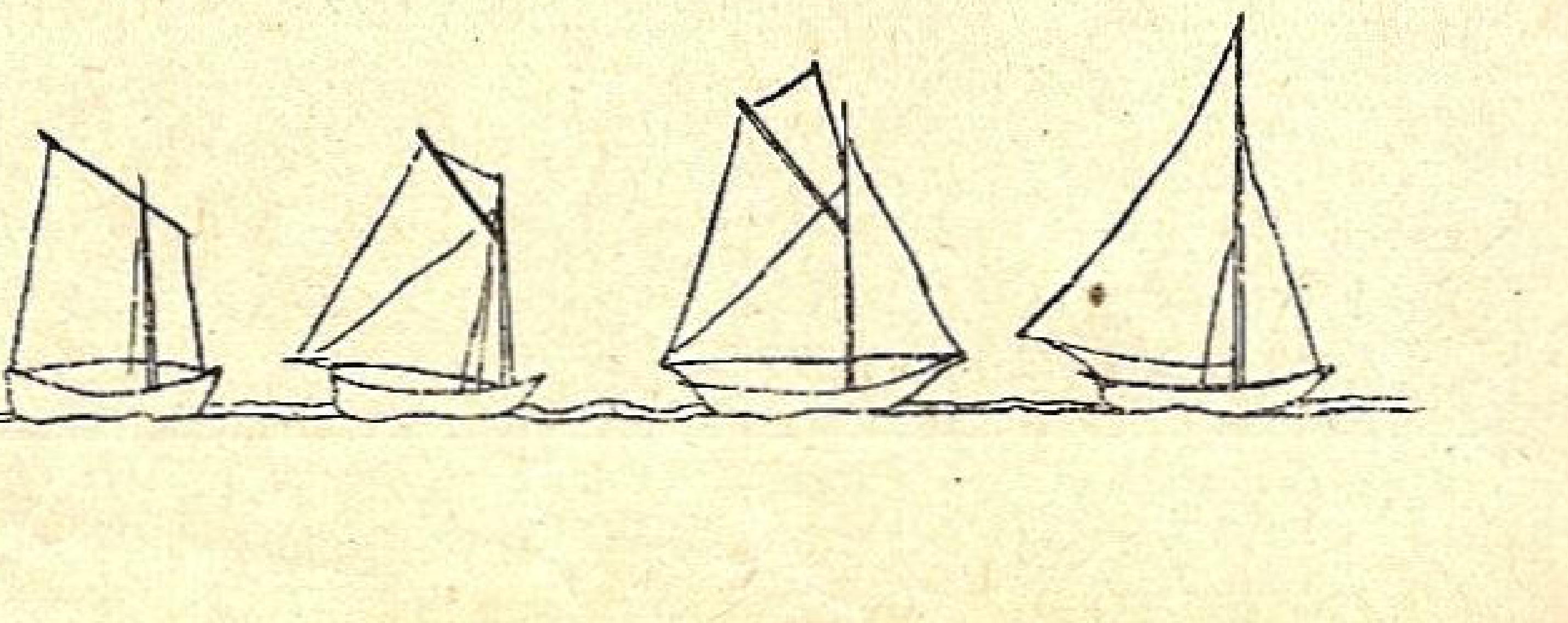
Căderea Belgiei şi Olandei a avut şi darul de a pune pe tapet chestiunea coloniilor acestor ţări. In unele din ele au şi debarcat trupe aliate, pentru menţinerea ordinei şi întărirea autorităţilor locale. Deşi Statele Unite, ca neutră, nu şi-a manifestat până acum intenţiunea de a face acelaşi lucru, Japonia a şi ridicat proteste în eventualitatea că s'ar aduce vre-o modificare statului-quo în Pacific.

Alegerile prezidenţiale, cari vor avea loc abia la toamnă, împiedică Statele Unite a eşi din neutralitate. Simpatiile par însă a merge către aliaţi, cărora li se furnizează avioane şi armament. Mai multe unităţi americane se găsesc deja în Europa, la Lisabona şi se mai aşteaptă altele.

Statele Unite au luat de asemenea severe măsuri pentru paza canalului Panama, spre a evita atentate sau acte de sabotaj cari ar periclita navigaţia între cele două oceane.

Precum se vede, repercuţiunile actualului război se simt şi de neutri, se întind şi peste oceane. Până la cronica viitoare, care va apare în August, să sperăm că se vor limpezi multe.

CRONICAR



Sabordarea sau distrugerea voluntară a navelor de comerţ

de **Z. N.**

Dela începutul răsboiului actual presa ne-a anunţat mereu cazul unor vapoare germane de comerţ cari văzându-se în situaţia de a fi capturate de nave de răsboi inamice, s'au distrus prin incendiere, explozie sau sabordare în timp ce echipajul se salva în bărci şi era făcut prizonier.

Şi pentrucă majoritatea navelor de comerţ germane au procedat în acest mod când s'au întâlnit în mare cu nave inamice de răsboi, concluzia logică este că exista un ordin general dela Berlin prin care se indica acest mod de procedare.

Desigur măsura aceasta a fost luată în scopul de a evita ca prin pierderea navei germane, inamicul să fie în câştig capturând-o, adică încorporând-o în flota sa. Prin distrugerea navei, Germanii pierdeau tonajul respectiv, în schimb Anglo-Francezii nu câştigau nimic.

Această sustragere sistematica dela captură a dat naştere întrebării dacă procedeul întrebuinţat de Germani, este legal şi dacă e conform cu dreptul internaţional.

S'ar părea că procedeul este perfect legal pentrucă în definitiv, proprietarul (*Statul*) unui bun (*un vapor*) poate să şi-l folosească şi să facă cu el ce vrea (*să'l distrugă*) fără să dea socoteală mai ales unui inamic.

Iată însă că un expert în materie, *D-l René La Bruyère* pretinde că aceste fapte trebue privite şi înţelese altfel.

Intr'adevăr a captura o navă inamică de comerţ a fost din cele mai vechi timpuri un act normal şi legal.

In vechime, răsboiul de cursă (pentru captura navelor inamice) era în special rezervat corsarilor aproape oficiali cari aveau acest drept recunoscut de Suveranul ţării printr'un act numit în Franţa „*Lettre de marque*".

Astăzi statele îşi rezervă dreptul de a captura navele inamice particulare şi această captură [1]) devine legală după ce s'a îndeplinit o anumită procedură şi după ce a fost judecată de un *tribunal de prize maritime*.

In ceea ce priveşte navele de comerţ proprietatea Statului, nu există nici o controversă; ele pot fi capturate şi sunt considerate ca *pradă de răsboi*.

Insă asupra capturii navelor particulare de comerţ nu există o unitate de vederi.

In lucrarea sa asupra Prizelor Maritime D-l Comandor Fundăţeanu expune două puncte de vedere, două teze asupra „*legitimităţii capturii navelor proprietate particulară*".

Prima teză susţine că ordinea juridică s'a pronunţat asupra inviolabilităţii proprietăţii particulare *pe uscat* şi că aceiaşi justiţie care comandă pe uscat, ar trebui să comande cu aceiaşi putere şi *pe apă*.

Aşa cum se prezintă astăzi, dreptul de captură nu este decât „*o formă mai civilizată a prăzii şi jafului şi împărţirea în parte sau total a capturilor făcute de beligeranţi nu este decât un furt şi o impietate adusă legilor fundamentale ale răsboiului maritim*".

Cealaltă teză susţine că dacă dreptul internaţional a reuşit să salveze principiul respectării proprietăţii private pe uscat „*aceasta e nefiresc şi în practică irealizabil pe mare*".

Insă nu totdeauna acest principiu a fost sau — mai bine zis — nu a putut fi respectat la uscat; imensele sume de bani reclamate ca despăgubiri de locuitorii regiunilor devastate dovedesc că au fost cazuri de forţă majoră cari au făcut imposibilă respectarea totală a acestui principiu. Ori dacă şi la uscat acest principiu nu poate fi respectat, nu se poate pretinde să fie respectat pe mare.

Prin declaraţia dela Paris dela 1856, Puterile semnatare au desfiinţat *cursa* însă dreptul de captură cu toate teoriile pro şi contra, a rămas în fiinţă pentrucă este o nevoie vitală de a lovi pe inamic în economia lui [2]).

D-l La Bruyère susţine că în baza dreptului de captură al Statelor, ar rezulta că beligeranţii ar avea un fel de *drept eventual de proprietate* asupra navelor inamice întâlnite în mare de navele de răsboi şi că dacă acele nave de comerţ se sustrag dela captură prin distrugere sau scufundare voluntară, se comite o infracţiune la dreptul de proprietate al captorului. Domnia-Sa merge mai departe şi califică un asemenea act, drept un fel de *escrocherie internaţională*.

In mod obişnuit, momentul în care un comandant al unei nave de comerţ încetează de a mai dispune de nava sa, adică şi de a o distruge sau a o scufunda, este acela în care predă actele navei, echipei de vizită trimisă de nava de răsboi.

Totuşi părerea D-lui La Bruyère este alta şi pare destul de logică. Domnia-Sa socoteşte că acest moment trebue să înceapă de îndată ce nava care intenţionează să facă captura, a tras prima lovitură de tun de avertizare (fr. *coup de semonce*). Această lovitură de tun ar fi punctul de plecare al unui fel de *transfert eventual de proprietate*, în beneficiul navei care face vizita (controlul).

Cu alte cuvinte, din moment ce o navă de răsboi şi-a manifestat prezenţa şi forţa prin lovitura de tun de avertizare, nava de comerţ intră sub ordinele sale.

Comandantul navei de comerţ nu mai poate întreprinde nici o altă acţiune contrară măsurilor pe care le va ordona nava de răsboi, pentrucă din acel moment nava sa se află sub ameninţarea focului tunurilor navei de răsboi.

Această situaţie s'ar putea compara cu supunerea la ordine impusă cu o armă (o santinelă îţi ordonă să stai pe loc şi-ţi impune acest ordin ameninţându-te cu arma, deci în acel moment depinzi de santinelă şi trebue să execuţi ordinele sale).

Bazat pe aceste consideraţii, d-l La Bruyère socoteşte că dacă un comandant al unei nave de comerţ procedează la distrugerea sau sabordarea navei sale după ce nava de răsboi a tras lovitura de tun de avertizare, acest comandant este culpabil faţă de captor.

---

[1]) Captura este un fapt de răsboi. E actul pur militar prin care Comandantul navei de răsboi pune stăpânire pe o navă de comerţ sub pavilion inamic, aliat sau neutru, impune autoritatea sa Comandantului acelei nave, dispune de soarta navei, încărcăturii şi echipajului conform legilor răsboiului maritim şi principiilor internaţionale (Libertatea Mărilor şi Prizelor Maritime, C-dor Fundăţeanu, pag. 248).

[2]) Manualul dela Oxford 1913 consacră dreptul de prize. Art. 33 spune: „Navele particulare de naţionalitate inamică sunt susceptibile de captură, iar mărfurile inamice proprietate publică sau particulară existente la bordul acestor nave, sunt susceptibile de confiscare". (Libertatea Mărilor şi Prizelor Maritime, C-dor Fundăţeanu, pag. 276).

GLASUL PRESEI

Regele și marina.

Toate câmpurile de activitate, toate problemele politice, economice, sociale, culturale, artistice, militare din țara românească, au găsit din partea M. S. Regelui, cea mai desăvârșită înțelegere în puterea Augustei Sale înțelepciuni, cel mai răsunător ecou în omenescul sufletului Său, și cel mai înfăptuitor îndemn în hotărîrea și stăruința Inaltei Sale voințe.

Dar dacă tot ce privește buna propășire a acestei țări a preocupat pe Marele nostru Suveran, se pare că marina, cu tot ce formează viața și activitatea marinărească, a fost obiectul unei deosebite și neîncetate preocupări a gândului și simțului Său.

In cei zece ani de domnie de până acum, M. S. Regele n'a scăpat nici un prilej să nu-și deschidă sufletul și să arate câtă dragoste are pentru mare, pentru marină și pentru marinarii Lui.

In cuvântarea dela 15 August 1936, Regele spune: „Eu sunt dintr'un neam de marinari și numai trăind într'o țară în care marina a jucat poate un rol mai puțin important până astăzi, se explică de ce principala Mea ocupațiune nu a putut fi aceia de marinar, dar acest atavism care se zbate vânjos în sângele Meu, m'a făcut să am totdeauna un ochiu plin de grijă și de dragoste pentru marina noastră".

Poate acestui atavism se datorește că în albastrul ochilor M. S. Regelui, se reflectă toată nostalgia mării, și că glasul sângelui de marinar al strămoșilor Lui Il chiamă spre nemărginitul mării.

Ce trebuie să fie marina și marinarii noștri nimeni n'a văzut mai lămurit decât M. S. Regele când a zis: „Marina este un fapt concret, dar țin să adaog că este mai mult decât aceasta, este o întreagă mentalitate, este o educațiune, este un suflet pe care-l cuprinde". Și mai departe: „Eu țin ca marina noastră să fie o marină puternică, în care să bată un singur suflet și un singur gând, în care marinarii să fie adevărați marinari, adică oameni a căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o singură pasiune, vasul lor".

Și cât de mișcător își exprimă Regele în actul de botez al vapoarelor Peleș, Ardeal, Alba-Iulia și Suceava, părerea de rău că marina n'a urmat desvoltarea ce i se cuvinea. „Vremuri vitregi au făcut ca marina noastră comercială să nu poată ajunge la desvoltarea ce i se cuvine și să nu poată fi adusă pe calea ce i s'a deschis, când Iubitul și Neuitatul meu Unchi Carol I a hotărît înființarea ei. Dar timpul oprit atâția ani în loc pentru această instituție de bogăție și mândrie națională, va trebui să-și urmeze cursul".

Și cine a arătat mai convingător rolul educator și civilizator al marinei decât M. S. Regele când la 1934 a spus: „Este adevărat că marina este un scop, dar este și un element hotărîtor de progres și de civilizație. Și o țară cu un țărm așa de întins ca al nostru are datoria de a-și plăti acest lux. Dar să vedem dacă este lux, căci Eu cred că nu e lux, fiindcă lăsând la o parte serviciile reale pe care apărarea noastră pe mare poate să aducă comunicațiilor pe apă, dar în timp de pace marina trebuie să devină o școală de energie, o școală de îmbărbătare, o școală de supremă camaraderie și sacrificiu". Și tot El a spus la 15 August: „Am luat astăzi încă o hotărîre, pentru că cred că la noi în țară trebuie făcută o propagandă în sufletele oamenilor pentru o mai mare dragoste de mare. Noi trebuie să aducem pe cetățenii noștrii pe valurile apelor căci numai atunci când vor fi în contact cu aceste elemente, când vor ști că a merge pe mare nu va să zică a avea rău de mare, când vor ști câtă bucurie, câtă sănătate, câtă ozonizare a sufletului pot să aducă aceste călătorii pe mare, numai atunci marina noastră va putea realiza un nou progres. De aceea am hotărît ca în această zi să creez o nouă medalie „Meritul Maritim". Doresc ca toți aceia cari simt în sufletul lor o cât de mică dragoste pentru mare să vină alături de Mine și de marinarii Mei, ca să ne sforțăm să creem un suflet al marinei noastre".

Și mai departe la 1937: „Iubirea de mare și spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educația unei națiuni". Și tot atunci a mai spus: „Spiritul marinăresc, care cere o educație deosebită, face ca acel care a trecut prin marină să devină și să rămână un cetățean conștient și util țării sale".

Tot M. S. Regele a fost acela care a sintetizat tot ce formează frumosul sufletului marinăresc în cuvintele: „Spiritul lui Mircea trebuie să fie făclia care să călăuzească marinarii români spre calea gloriei și a propășirii".

Și până acolo a mers El cu adâncirea chestiunilor de pregătire technică a marinarilor, încât la 15 August 1931 a pronunțat marele adevăr: „Școala ce o dă

Dacă acest *drept de eventuală proprietate* revine captorului din momentul materializat prin lovitura de tun de avertizare, desigur că vor trebui stabilite și sancțiuni contra acelora care nu vor respecta aceste principii (contra comandantului, ofițerilor, sau oamenilor din echipaj).

Dacă asemenea acte de sabordaj s'ar fi produs pe vremea vestitului Surcouf sau a celorlalți corsari, fără îndoială că pedeapsa aplicată comandanților navelor sabordate ar fi fost spânzurătoarea la catarg.

Astăzi, desigur că nu mai poate fi vorba de spânzurătoare (suntem doar mai civilizați, avem la dispoziție revolverul sau scaunul electric etc..!).

O pedeapsă grea ar fi spre exemplu dacă nava de răsboi ar executa dispozițiile art. 22 al tratatului dela Londra, care spune că o navă nu mai e obligată să dea asistență echipajalor navelor cari refuză în mod persistent de a se opri după somația regulamentară sau cari opun o rezistență pasivă la executarea vizitei.

Ori sabordarea și distrugerea navelor de comerț, pot fi calificate ca *rezistențe pasive.*

Poate că cei cari pun în practică acest procedeu (sabordarea), ar trebui să fie trimiși pentru aceste motive în judecata Curții Marțiale.

Pentru aliați problema s'a pus mai ales pentru cele 400 nave germane totalizând 1.800.000 tone cari s'au refugiat în porturile neutre la declararea răsboiului. Din acestea, 20 totalizând 105.000 tone au fost capturate, iar 18 totalizând 123.000 tone s'au scufundat singure. Aceste 18 nave ar fi fost de mare folos flotei aliate mai ales pentru diferite transporturi acuma când este o așa de mare lipsă de tonaj.

vasul cu vele, constituie o cunoştinţă a mării pe care technica de astăzi nu o poate îndeplini“.

Iar în ceia ce priveşte Inalta-I solicitudine pentru formarea tinerilor marinari e destul să arătăm că la 1933 a dat din caseta proprie o sută mii lei pentru ca Nava-şcoală să poată face o lungă călătorie, accentuând cu această ocazie: „In desvoltarea noastră, marina pe de-o parte este o chestiune financiară, pe care nici unul dintre noi nu se poate considera cu desăvârşire stăpân; iar pe de altă parte este chestiunea pregătirii personalului atât din punct de vedere technic şi tactic cât mai cu seamă din punct de vedere al spiritului marinăresc“.

Cine ştie că navele marinei noastre Regale din cauză de economii stau mai mult legate de cheiu, înţelege adâncul tâlc al acestor înţelepte cuvinte regale.

Şi ceiace nu s'a gândit nimeni că România, care a aderat la Protocolul dela Geneva privitor la organizarea asistenţei naufragiaţilor, să-şi îndeplinească această obligaţie pe care toate naţiunile civilizate a îndeplinit-o, M. S. Regele, Animatorul neobosit şi Indrumătorul luminat al tuturor iniţiativelor sănătoase în ţara noastră, cunoscător al grozăviei sinistrelor maritime, a luat la 1933 iniţiativa înfiinţării Societăţii Salvamar, în scopul de a organiza opera de sublim umanitarism a salvării naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti. Şi în actul de botez al primei şalupe de salvare Pescăruşul M. S. Regele ca Naş a scris: „Societatea Salvamar, înfiinţată şi prezidată de Mine în gândul şi dorinţa de a veni în ajutorul celor pe cari furia valurilor, i-ar voi scufundaţi în adâncul mării şi pe cari vrednicii mei marinari salvatori trebuie cu preţul vieţii lor să-i salveze punând cel mai sublim devotament, abnegaţie şi destoinicie“.

Câtă bucurie simte sufletul de marinar al Marelui nostru Rege pentru tot ce este în legătură cu propăşirea marinei se poate vedea din chipul cu care anunţă la 15 August 1937 începerea construcţiei Bazei Navale dela Taşaul: „Am toată bucuria de a vă anunţa că un vechiu proect, care ştiu că este drag tuturor sufletelor marinăreşti faimoasa bază navală va începe să se înfăptuiască; acestea sunt veştile bune pe cari în această zi de sărbătoare le pot aduce marinarilor Mei, cred că este aproape de prisos să vă repet; sufletul Meu este atât de puternic legat şi pot conta în orice clipă pe toată grija Mea“.

Iar când în 1939 Decretul Regal Nr. 1540 spune: „Pentru a-Mi arăta dragostea pentru marina Mea, Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia se va înscrie în *cadrele ofiţerilor activi* ai marinei Regale cu gradul de *aspirant*“.

Dar ceiace arată marea putere de cunoaştere şi de pătrundere a lucrurilor privitoare la rolul marinei în legătură cu învăţămintele războiului mondial, sunt reflexiile făcute la 15 August 1936 cari se verifică perfect cu cele ce se petrec în războiul actual:

„S'a vorbit de învăţămintele războiului, zice M. S. Regele răspunzând cuvântării amiralului comandant al marinei: „Eu nu ştiu dacă sunt concludente, fiindcă dela războiu încoace nu trebuie să uităm că s'a desvoltat o nouă marină, aceia a aerului. Şi Eu cred că în viitor marina noastră păstrând sufletul ei caracteristic, al valurilor, va trebui să se apropie, pe zi ce trece de marina văzduhului“.

„Spunând aceste cuvinte, rog pe iubiţii Mei marinari să nu creadă că eu consider marina noastră de pe valurile mării că nu ar fi un factor primordial al apărării noastre naţionale, şi le amintesc să nu uite că este şi un factor moral şi sufletesc“.

Dacă acesta este gândul şi simţul Regelui nostru faţă de marină, dacă aceasta este grija deosebită şi solicitudinea ce a arătat marinei, este lămurit că astăzi când românimea toată serbează zece ani de domnie a Suveranului Ei, întreaga marinărime română ia parte la această sărbătorire cu toată puterea sufletului ei românesc şi marinăresc, strigând: Să trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, cârmaciul abil al Ţării Româneşti.

(„România“)

C. Amiral adj. N. PÁIŞ
Subsecretar de Stat la Marină

„MICA“ SOCIETATE ANONIMA ROMANA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆ ◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

Subscriţi la bonuri pentru înzestrarea armatei

Ecoul şi comentariile favorabile ale presei Statelor beligerante şi neutre ale Europei asupra hotărârilor recente ale Comisiunei Internaţionale a Dunării.

In vâltoarea internaţională europeană, în care, unii, vor să vadă ameninţările unei conflagraţiuni generale destinată a pune — cum spune francezul — „le feu aux quatre coins de l'Europe", orice gest, orice acţiune care poate contribui la limpezirea şi consolidarea raporturilor internaţionale în acele regiuni ale Europei în care nu s'a extins încă focul, trebue reţinută şi susţinută.

In categoria acestora intră în primul rând acţiunea recentă de solidaritate a celor patru State dunărene, fixând atitudinea comună a României, Ungariei, Jugoslaviei şi Bulgariei în problema măsurilor de securitate, de ordine şi de poliţie a navigaţiunei pe Dunăre.

Insistam, în cronica noastră de eri, atât asupra importanţei deosebite a acestei colaborări — faţă de interese şi primejdii care le sunt comune — a celor patru State riverane, constituind prima manifestare internaţională REGIONALĂ în Sud-estul european; cât şi asupra CONSENSULUI pe care aceste măsuri ale micilor State din Basinul dunărean le-au întâlnit, în măsură egală, în cele două tabere beligerante.

Astfel, din partea Marei Britanii, reproducem precizarea şefului guvernului ei, d. Neville Chamberlain, că: „nici una din ţările balcanice şi dunărene nu are vre-un motiv de a se teme că aliaţii, sau forţele lor, le vor ameninţa, vreodată, independenţa sau securitatea lor".

„Giornale d'Italia", la rândul său, întăreşte că: „Italia nu ar putea comite nici o agresiune, fie în Mediterana, fie în Balcani şi că, dimpotrivă, ea va continua politica ei de până acum care a contribuit la asigurarea păcei în aceste regiuni ale Europei".

In presa germană, de asemenea, hotărârea recentă a celor patru State dunărene, găseşte toată aprobarea. „Deutsche Diplomatisch Politische Correspondenz", cunoscută pentru legăturile sale cu ministerul Afacerilor Străine, vorbind de hotăririle luate în Comisiunea Internaţională a Dunărei, la Belgrad, scrie:

— „Nimeni dintre acei care arată înţelegere pentru interesele vitale ale Statelor Balcanice, NU VA FI SURPRINS DE ACEASTĂ FERMĂ VOINŢA A LOR DE A SE APĂRA şi nimeni nu va putea să se îndoiască de asemeni de cauzele care au provocat măsurile ce s'au luat".

La care adăogăm unanimitatea comentariilor presei franceze, care aprobă măsurile luate de cele patru State riverane pentru garantarea securităţei navigaţiunei pe Dunăre".

*

Socotim interesant a complecta comentariile aprobative ale cercurilor Statelor beligerante, cu câteva extrase din presa Statelor neutre.

In presa elveţiană, „La Suisse" subliniază că: ţările dunărene, asumându-şi poliţia fluvială, se străduesc să-şi menţină neutralitatea lor şi în această privinţă".

De asemeni, presa belgiană, subliniind importanţa hotărîrei luate de ţările riverane neutre, afirmă că: „aceste măsuri de control sunt folositoare tuturor Statelor doritoare să transporte mărfuri pe Dunăre", adăogând că: „măsurile luate constituesc o dovadă a acordului ce domneşte între România, Ungaria, Bulgaria şi Jugoslavia".

Ziarul bulgar „Mir" subliniază că: „Statele riverane ale Dunărei, înţeleg să exercite controlul pe Dunăre cu poliţiile lor respective, asumând ele înşi-le protecţia intereselor lor".

Şi, ca încheere, a consensului unanim pe care-l găseşte acest acord internaţional izvorît din iniţiativa guvernului român şi contribuţia activă a ministrului Afacerilor Străine al României, d. Grigore Gafencu, reproducem aci, telegrama, din Budapesta, a agenţiei „Rador" care, sub titlul: „Un prim pas politic comun al celor patru puteri dunărene", înregistrează următoarele:

— „Presa maghiară reproduce pe larg rezoluţia comisiei internaţionale a Dunării şi arată că România, Ungaria, Iugoslavia şi Bulgaria au căzut de acord pentru încheerea unei înţelegeri în legătură cu apărarea şi asigurarea traficului pe Dunăre.

Corespondenţii din Roma ai ziarelor maghiare arată că Italia a salutat cu bucurie înţelegerea romano-ungaro-bulgaro-iugoslavă, acordându-i o deosebită importanţă.

Ziarele reproduc un articol din „Giornale d'Italia" în care se accentuiază că această înţelegere constitue *primul pas politic comun al celor patru puteri dunărene, cari până acum au întâmpinat diferite obstacole în calea unor colaborări*".

J. P.

(Ziarul „România")

„SOIA"

SOC. AN. ROM. PENTRU CULTURA ŞI EXPORTUL SEMINŢELOR OLEAGINOASE

BUCUREŞTI : B-DUL CAROL I, 54. Telefon ★ **Capital Social Lei 50.000.000**

Cultivă şi desface în ţară şi străinătate produsul : **SOIA**

Recenzii

GH. TASCĂ: **Politica socială a României.**

A apărut în biblioteca monetară, economică şi financiară a Băncii Naţionale a României, studiul d-lui profesor *Gh. Taşcă: „Politica socială a României"*. Studiul tratează despre: proprietatea şi renta solului, inegalitatea în contractare, legile după care se fixează salariile, asociaţiunile profesionale, reglementarea conflictelor de muncă, despre contractul de muncă şi ucenicie, despre convenţia colectivă de muncă, jurisprudenţa muncii, asigurările sociale, organizarea internaţională a muncii şi despre ocrotirea legală a muncii în România.

Reviste

Revista cursurilor şi conferinţelor universitare (Nr. 1-2) Ianuarie - Februarie 1940, de sub direcţia d-lui I. Gr. Perieţeanu cuprinde un variat şi interesant sumar. Colaborează d-nii: Franklin Roosevelt, Kikusaburo Fukui, Paul Teodorescu, C. Rădulescu - Motru, Pierre Mesnard, C. Stoicescu, dr. Petre Topa, dr. E. C. Crăciun, col. Vasile D. Chiru, Dimitrie Cuclin, dr. Mircea Cardaş, Istrate Micescu, I. Gr. Perieţeanu, Ion V. Gruia, Traian Alexandrescu, Constant Georgescu, C. E. Olin, ing. M. N. Constantinescu, George Radomir, ing. I. P. Gigurtu, dr. Liviu Câmpeanu, I. Popescu-Voiteşti şi George Fonea.

Revista „Muncă şi Voe Bună" închinată lui 1 Mai a apărut în 80 pagini în condiţiuni tehnice şi redacţionale excepţionale.

Semnează d-nii: *Mihail Ralea*, ministrul muncii, *Ion Nistor*, ministrul cultelor, *Gh. Grigorovici*, subsecretar de stat la Ministerul Muncii, prof. *C. Rădulescu-Motru*, preşedintele Academiei Române, *Mihail Sadoveanu*, membru al Academiei Române, ing. *Stavri Cunescu*, director general al muncii, prof. *I. Simionescu*, membru al Academiei Române, ing. *Pennescu-Kertch*, preşedintele U. G. I R., prof. universitar *Dragomir Hurmuzescu; Gala Galaction*, prof. *Tudor Vianu, Em. Bucuţa, Eftimie Gherman, Victor Eftimiu, Theodor Stroja*, preşedintele Camerii de Muncă Bucureşti, *Vladimir Streinu*, *dr. Gr. Geamănul*, prof. dr. *D. Paulian*, conf. univ., ing. *C. N. Dacu, Stanciu Stoian, Lotar Rădăceanu, Octav Livezeanu, Tache Soroceanu, G. Bontilă, Ştefan Cârstoiu, Geo Bogza, Ion Pas, dr. Aurel Scurtu, Petre Drăgoiescu, Ion Panait, N. Cadioschi, A. Munte, C. Creţulescu, Ioan Massoff, M. Cristea, Const. I. Gheorghe, N. Papatanasiu, Vera Iordăchescu, Ion Istrăteanu, V. Cristian, I. Vasiliad, ing. I. Şerban, Voichiţa Cercel-Predescu* şi *Aurel Călinescu*.

Revista cuprinde admirabile desene şi montagii.

JEAN DORSENNE: **„Le bateau ivre".**

Cei ce l-au cunoscut atunci când frecventa în acelaş timp Facultatea de Litere, Facultatea de Drept şi Closerie des Lilas (un vestit local de petreceri din Paris), îşi amintesc de o figură delicată şi palidă, o privire foarte vie dar dulce, o gură sinuoasă care reflecta subtilitate, îngrijorare, câteodată ironia unui tânăr intelectual sensibil la toate chemările.

In 1923, însurat de puţină vreme, s'a îmbarcat cu nevasta pe o corabie cu pânze al cărei echipaj era alcătuit din patru bărbaţi comandaţi de un căpitan şi un secund. „Rabla" nu prea era cine ştie ce; e o minune că a putut să plutească şase luni şi să ajungă în Tahiti. Au rămas trei luni prizonierii vârtejului în golful Mexic. Corabia se învârtea, se învârtea într'una, echipajul nu izbutea s'o facă să iese din cerc: nu mai cârmea. Merindele se isprăviseră... Insfârşit, un steamer îi aproviziona: datorită unei cantităţi de cartofi şi de slănină, au putut să rămână pe corabie până în ziua în care un curent îi târî spre ţărmurile Costa Rica. Abea eşuaţi, încercară imediat să repare corabia. Au trebuit să renunţe: fundul corăbiei fusese ros de viermi. Cârma devenise un fel de plantă marină, atâta era de dantelată. Constatarea asta însă nu surprinse pe nimeni: de două luni intra apa din toate părţile şi optsprezece ore pe zi trebuiau să pompeze apa. Se antrenaseră şi treaba departe de a-i îngrijora, îi pasiona!

Asta este subiectul acestei cărţi delicioase. Puteţi vedea aici cum echipajul spera să descopere, în insulele Cocos, comoara îngropată, se spune, de piraţi; dar curenţii i-au împiedicat să debarce. In golful insulei se mai afla o corabie. I-au trimis semnale; dar corabia ridică imediat ancora şi dispăru grăbită. Probabil că şi acel echipaj venise să caute templul din Lima. Teama ce le-a pricinuit corabia autorului, este foarte supărătoare pentru arheologie!

Din această sbuciumată şi veselă călătorie, un fel de beţie, un chef straşnic pe apă, autorul a mai adus câteva romane. Mai întâi **„C'était le soir des dieux"**, apoi **„Océane"**, care povesteşte aventurile autentice a doi corsari moderni şi ne arată influenţa ciudată a mării asupra unor oameni care sunt perfect normali când se află pe pământ, dar sunt posedaţi de un demon de îndată ce navigă.

Cu totul altfel este penultima sa carte, **„Pauline au coeur trop tendre"** (Editura Nouvelle Revue critique), o operă de analiză psihologică, unde nu ia parte aventura.

Mai pregăteşte o carte asemănătoare, **„Impureté"**, unde arată contagiunea viciului.

Dar vântul largului nu-l lasă în pace şi după fiecare carte face o plimbare pe mare. Ar vrea mai mult, dar pe pământ e mult mai prizonier decât fusese pe corabie, în golful Mexic. Barca literară se învârte, se învârte într'una şi el nu ştie cum s'o facă să iese din acest cerc. De data asta însă, marea vârtejul care l-a cuprins, este... călimara lui.

JOSEPH CONRAD: **„Fortune".**

Editura „Nouvelle Revue Francais" din Paris şi-a propus de mult să dea în franceză, sub supravegherea d-lor Gide şi Jean-Aubry, colecţia operelor complecte ale lui Conrad. Cartea de care vorbim acum, tradusă din engleză de Philippe Neel, face parte din această colecţie.

Flora de Barral, fica foarte tânără a unui financiar fără scrupule, vede că tatăl ei este condamnat să mediteze, vreme de zece ani, între zidurile unei celule, la primejdia întreprinderilor prea vaste şi a plasamentelor riscante.

Convinsă cu pasiune că tatăl ei nu este vinovat, ea aşteaptă liberarea singurei fiinţe de pe pământ care i-a arătat oarecare dragoste; dar deoarece calitatea ei de fată de ocnaş nu preţueşte înţelepciunea comună, Anthony aşteaptă ceasul în care norocul va aduce în drumul lui, în persoana unui căpitan din marina comercială, un loial şi tandru cavaler. Dispreţuind înţelepciunea comună, Anthony aţâţă pe tânăra fată să împartă viaţa şi îi dă în acelaş timp mijlocul de a se sustrage, la ieşirea din închisoare, de nedreptăţile şi răutăţile oamenilor.

Flora, devenită neîncrezătoare din cauza dispreţului ce a avut să-l sufere, nu poate crede în dragostea lui Anthony, şi bătrânul, ocupat de visurile de măreţie trecută, priveşte cu dispreţ pe omul pe care-l acuză că i-a răpit inima ficei sale. In monotonia vieţii vapoarelor, gelozia sa nu găseşte nici un leac, şi ia caracterul unei adevărate obsesii care-l duce la crimă: pentru a libera, pe fata lui şi pe sine, el încearcă să otrăvească pe căpitan; dar întâmplarea dejoacă efectele urei sale. Demascat, bătrânul înghite el otrava destinată ginerelui său şi moartea sa deschide ochii Florei asupra mărinimiei căpitanului şi asupra promisiunilor vieţii.

Această dramă maritimă, în care marea n'are alt rol decât de decor, subliniază partea de noroc, de întâmplare, şansa (în engleză cartea se numeşte („hance") în jocul fiecărui destin. Acestei expuneri a potrivirilor întâmplătoare, a întâlnirilor şi conjecturilor ce comandă zilelor şi orientează voinţele inconştiente, a consacrat Conrad odată mai mult întreaga sa putere de evocare, întreaga sa umanitate.

JEAN HAVLASA: **„Les folles amours“** (editura Calmann-Lévy, Paris, traducere din cehă).

Călător neobosit, Jean Havlasa şi-a petrecut o bună parte din viaţă departe de pământul ceh, fiind din ce în ce mai robit de prestigiul extremului-orient, prin misterul persistent al Indiilor, prin ceeace conţine mai original civilizaţia americană şi prin acel farmec curios şi infinit al arhipelagului malaesian.

Autorul ne conduce, cu cele patru nuvele ce alcătuesc volumul, către peisagiile luminoase scumpe lui Stevenson, lui Pierre Loti, Gauguin, Jack London, a unei mulţimi întregi de scriitori şi artişti, amanţi pasionaţi ai acestor paradisuri din mările sudice. Dar autorul nu posedă numai gustul pitorescului, şi sentimentul culoarei unit cu cel al voluptăţii nu-i este îndeajuns. In această carte el ştie mai ales să povestească, să înfăţişeze acţiuni pe o temă totdeauna nouă: aceea a amorului şi a morţii. Acest decor unic în lume serveşte povestitorului drept cadru al ciudatului, al fantasticului; eroii lui sunt fiinţe bizare care luptă cu atmosfera, aceasta întreagă, luxuriantă dar armonioasă până la halucinare.

„Les folles amours“ este pe deantregul o încântare. Bucăţile ce o compun nu se pot rezuma, subiectele nu se pot expune ca simple anecdote. Citind cartea, înţelegi mai bine fascinaţia exercitată de aceste insule care dormitează ca „un colier de perle şi pietre preţioase pe sânul imens şi mişcător al oceanului“.

RUDYARD KIPLING: **„Sur le pont“.**

O culegere de nuvele — maritime — ale celui mai mare scriitor englez, a cărui glorie este mondială, nu poate să nu trezească o legitimă curiozitate. Ai prilejul să te convingi iar odată de măestria prestigioasă cu care ne-a obişnuit autorul care ne-a dat „Cartea Junglei“. Personagii fixate cu o artă extremă şi toate nuanţele unei povestiri dibace, fac din aceste povestiri maritime, adevărate capod'opere.

Incă odată te convingi că a fost un geniu, în acelaş timp şi un muncitor conştiincios, omul care a cântat forţa, a exaltat acţiunea, a magnificat violenţa şi a aţâţat, printre compatrioţii săi, setea de cucerire, de evadare. Era un zeu în ochii fiecărui englez, drapelul spiritului epocei sale, recunoscut pretutindeni un maestru al povestirei şi toată lumea îl admira ca pe bardul imperiului. A gustat din plin viaţa şi ne-a dat din plin tot ce a gustat. Ceeace este excepţional la Kipling — şi se vede şi în această carte — este dorul său de a pune în gura fiecărui personaj cuvintele caracteristice care să-l deosebească de celelalte personagii. Fiecare fiinţă evocată de el trăeşte prin ea însăşi, fie că e soldat sau inginer, elev de liceu sau negustor, ori chiar animal. Asta place publicului. Cu atât mai mult cu cât aceste daruri nu-s puse în slujba poveştilor de dragoste, aventurilor mondene sau problemelor psihologice, ci pentru prima oară în relaţiile dintre om şi munca lui. Aci se găseşte tema centrală a operii lui Kipling, fie că această muncă o culege din construirea unui pod, din conducerea unei corăbii, din lupta contra foametei, etc.

Kipling a ştiut să idealizeze atitudinea omului faţă de munca sa proprie.

I. M. MIRCU

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—VÂLCOV

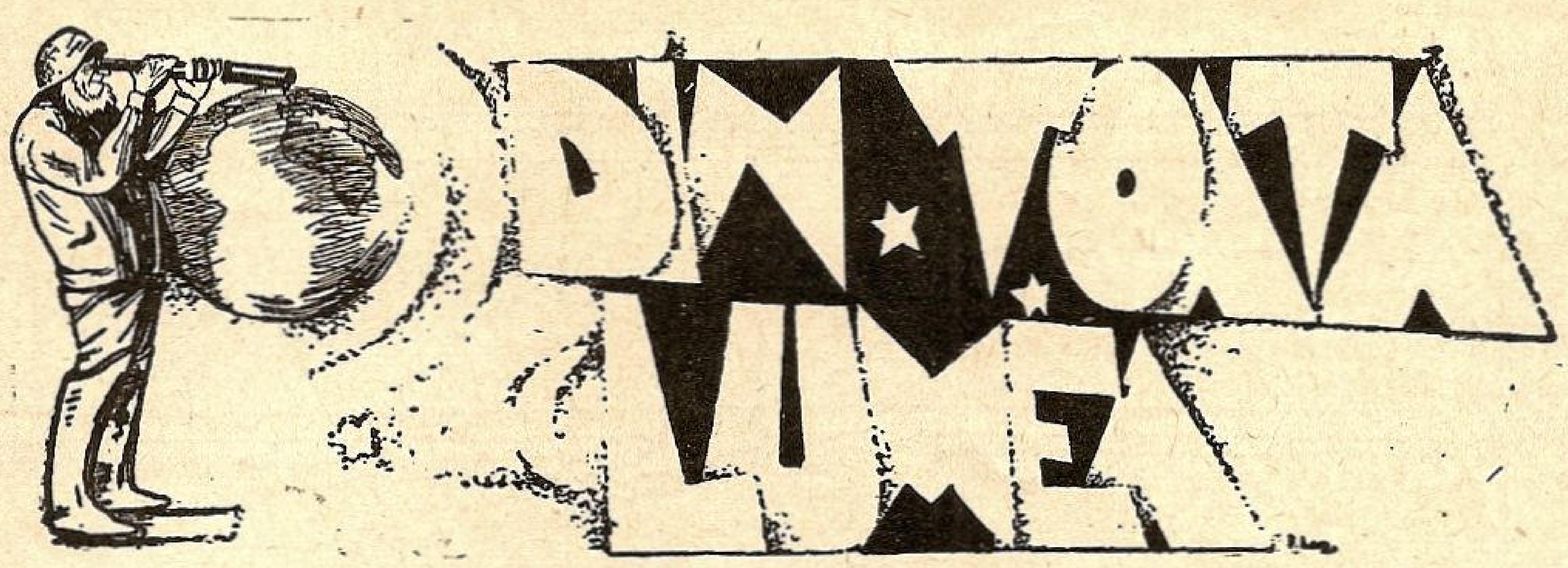
— VALABIL DE LA 19 MAI 1940 —

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
BRĂILA	—	—	12^{30}
GALAŢI	13^{25}	13^{35}	20^{15}
RENI	21^{10}	21^{15}	21^{20}
ISACCEA	22^{25}	22^{40}	22^{50}
TULCEA	0^{10}	0^{30}	0^{40}
ISMAIL	2^{05}	2^{20}	3^{00}
CHILIA NOUĂ	4^{50}	5^{10}	5^{40}
CHILIA VECHE	—	—	—
PERIPRAVA	—	—	—
VÂLCOV	6^{45}	7^{00}	—

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
VÂLCOV	—	—	12^{15}
PERIPRAVA	—	—	12^{30}
CHILIA VECHE	—	—	14^{00}
CHILIA NOUĂ	14^{10}	14^{15}	15^{10}
ISMAIL	17^{25}	18^{00}	19^{15}
TULCEA	20^{45}	21^{15}	22^{15}
ISACCEA	23^{50}	0^{15}	0^{30}
RENI	1^{50}	2^{20}	2^{30}
GALAŢI	3^{30}	3^{45}	6^{30}
BRĂILA	7^{30}	7^{40}	—

Vapoarele de pasageri ale Societăţii au legătură la Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-809 care pleacă din Bucureşti la ora 13.44 şi soseşte la Galaţi la ora 19.15. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7,45 şi din Brăila la ora 8,39 şi soseşte în Bucureşti la ora 14,02.

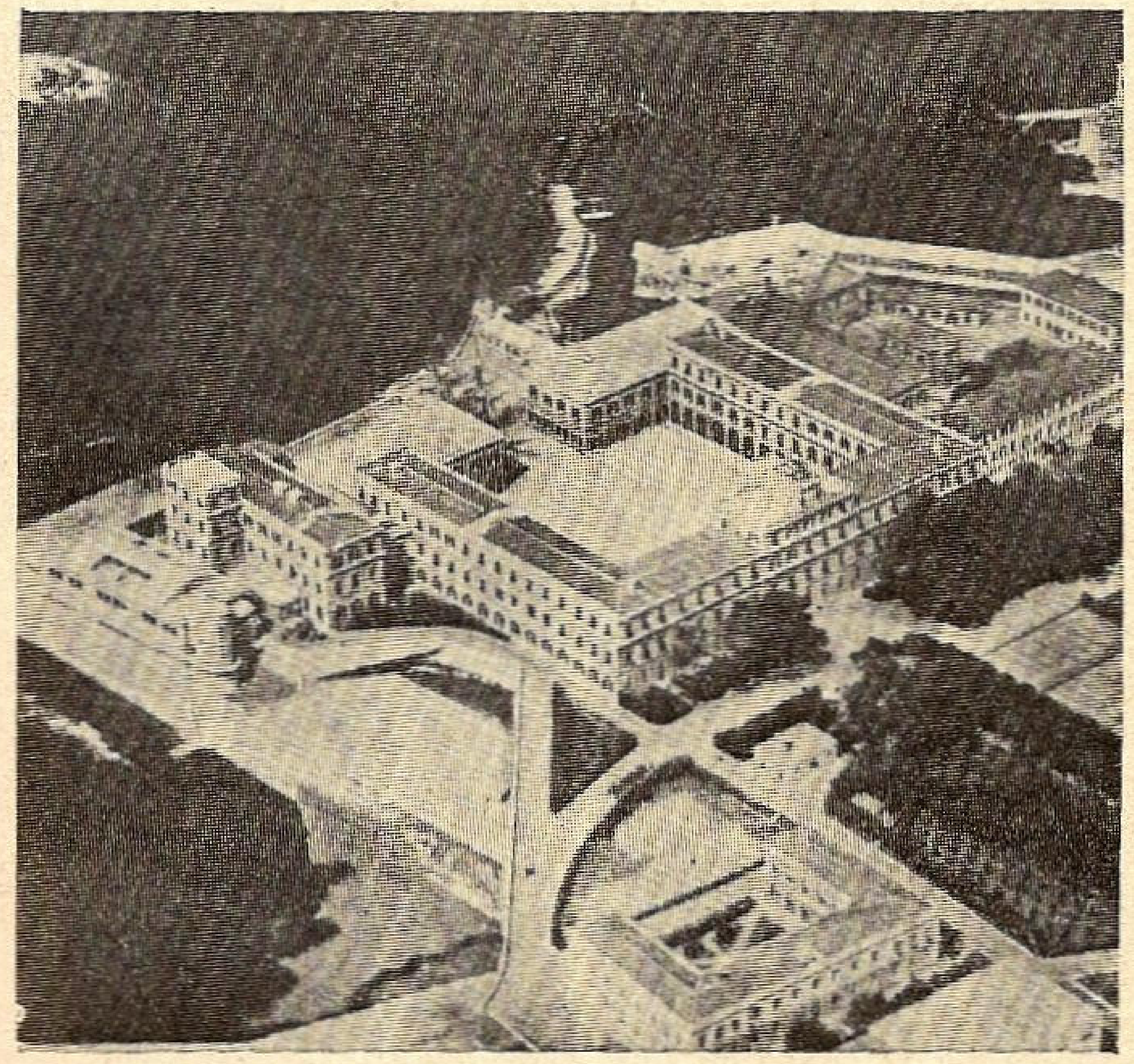
— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant —



Academia Navală din Livorno

Priviți fotografia și admirați locașul în care viitorii ofițeri din marina militară și comercială italiană își oțelesc trupul, mintea și sufletul. Pe lângă săli de studii, biblioteci, laboratoare, ateliere, — nu lipsesc nici terenul de sport, nici basinul închis.

Intr'un cadru atât de impunător și fermecător păstrător al tradiției vechii școli, în care și-au făcut ucenicia și mulți tineri marinari români, majoritatea ajunși amirali, e ușor de înțeles rezultatul obținut, după cum vedem în rezumatul ce facem din revista *Italia Marinara*, organul Ligii Navale Italiene, astfel:



Academia navală din Livorno. La stânga: piscina, la dreapta: câmpul de sport înconjurat de arbori

Marina nu o formează numai navele, ci și oamenii, — mai ales oamenii, — atât cei cari se prepară cât și cei cari *îi* prepară. In academie domnește severitatea studiilor, vigoarea vieții fizice și, mai presus de toate, o imaculată viață morală.

Academia navală învață cu adevărat pe tineri *„viața integrală“* cu lozinca *„Preparatti a tutto“*, — *gata la orice*. Căci nu poate cineva deveni marinar fără o pregătire desăvârșită, fără a se deprinde cu simțul răspunderii și al inițiativei, fără a se obișnui cu supunerea, pentru a fi capabil de a comanda.

Pe lângă academie sunt atașate două nave cu pânze, — „Colombo“, și „Vespucci“, — cari deprind elevii cu viața la larg, in jocul capricios al vântului. Vela este eterna și minunata școală, chiar in secolul motoarelor Diesel și al turbinelor, care poate forma oameni de mare. Iar marina, prin ea însăși, formează o aristocrație, care păstrează și trece din generație în generație acea noblețe a simțimintelor și acea eleganță a vieții care face pe marinar să moară cu zâmbetul pe buze și cu ochii la pavilion.

In vremurile acestea de dezorientare, marina crește pe tinerii ce s'au închinat ei cu cultul riscului fără premiu, al onoarei fără răsplată, al disciplinei fără condițiune.

Iar Academia Navală nu este numai un centru care dă marinari și soldați, ci o rezervă morală a patriei. Cei formați, aci, vor fi suprema generație a Națiunei, cei mai credincioși, cei mai leali, cei mai curați fii ai ei.

INCERCĂRI CONTRA MINELOR DERIVANTE

Amiralitatea norvegiană a făcut o serie de experiențe metodice în bazinul de încercări de carene pentru a stabili probabilitățile de lovire între nave și minele derivante.

S'a putut stabili că pe mare calmă minele sunt îndepărtate de valurile din prova navei dacă se găsesc la o depărtare de cel puțin 5 metri de drumul navei.

Aceasta însă numai pe mare calmă.

Pe mare agitată rezultatele sunt neregulate căci valurile sau depărtează minele sau din contra le isbesc de navă.

Experiențele au fost făcute cu un model ce reprezenta un vapor mixt de 90 m. lungime, 14 lărgime și 5.50 m. pescaj.

CENTURA ANTIMAGNETICĂ

Ultima invenție contra acțiunei minelor magnetice este centura antimagnetică.

Instalația cuprinde o serie de fire metalice cari sunt puse în jurul vaporului și prin care circulă un curent electric care sustrage influența curenților magnetici cari mai înainte făceau ca mina magnetică să acționeze la apropierea unei nave metalice.

Cu acest sistem au fost înzestrate multe nave printre care și marele transatlantic *Queen-Elisabeth.*

Aceste centuri pot fi instalate în circa 4—7 zile.

RADIO LA NAVE

După o comunicare făcută de *Uniunea telecomunicațiilor internaționale* cu sediul la Berna, rezultă că

în 1935 erau înzestrate cu radio 18.129 nave
în 1937 erau înzestrate cu radio 19.566 nave
în 1938 erau înzestrate cu radio 21.480 nave
în 1939 erau înzestrate cu radio 23.934 nave

Astăzi nici nu mai putem să ne închipuim un vapor navigând pe mare fără să fie înzestrat cu radio, și totuși mai sunt încă — din fericire nu prea multe — nave ai căror armatori le lasă fără acest auxiliar prețios la bord.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Telegrame omagiale

Cu prilejul zilei de 8 Iunie, conducerea L. N. R. R. a trimis M. S. Regelui următoarea telegramă omagială:

Membrii „Ligii Navale Regale Române“, strânşi uniţi în jurul Tronului şi flamurii Ligii îşi îndreaptă gândul lor cu respect şi admiraţie către Augustul lor Preşedinte activ, asigurând pe Majestatea Voastră de supunere şi devotament. Să trăiţi Majestate, trăiască Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia.

Vicepreşedintele L.N.R.R.
Amiral Adjutant PĂIŞ

La care M. S. Regele a binevoit a răspunde:

VICE-PREŞEDINTE AMIRAL ADJUTANT PĂIŞ
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Loco

Mulţumiri Ligii Navale pentru sentimentele ei de devotament.

Sănătate!
CAROL R.

La telegrama adresată cu prilejul adunării generale *Măriei Sale Marelui Voevod de Alba Iulia* s'a primit următorul răspuns:

D-lui Contra Amiral Adjutant Nicolae Păiş
vice-preşedintele „Ligii Navale Regale Române“
Loco

Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia mă însărcinează a vă transmite mulţumiri pentru sentimentele de devotament exprimate în numele membrilor Ligei Navale Regale Române.

Adjutantul Măriei Sale Marelui Voevod de Alba-Iulia.
Lt. Colonel Adjutant
D. DĂMĂCEANU

Soarta maeştrilor militari

In toate marinele din lume, şi la noi de câteva decenii, corpul maeştrilor militari, cu variatele lui specialităţi, tunar, torpilor, gabier, mecanic, miner, etc., etc., formează cheia de boltă a fiecărei nave.

Ofiţerii, dela cel mai proaspăt aspirant până la comandant, sunt vremelnici pe navă, după nevoile îmbarcării. Maeştrii militari, în schimb, de când şi-au luat brevetul şi s'au îmbarcat pe o navă, se leagă de ea şi stau până la bătrâneţe, până la pensionare. El e instructor în specialitatea lui, el e custodele materialului, pe care-l cunoaşte în cele mai mici amănunte; el e manipulatorul întregei aparaturi a navei.

Aiurea, acestor maeştri, — *maître* în Franţa, *warrant officer*, *chief* în Anglia, *capo* în Italia, — li se acordă, mai ales celor vechi, o atenţiune şi un respect pe care cu drept îl merită. Mi-a fost dat să văd pe comandantul, — un comandor, — care urca la bord, dând mâna întâi cu maestrul care era de serviciu, şi apoi cu ofiţerul de cart, chiar dacă era căpitan.

Pentru a-şi îndeplini rolul de perfect cunoscător şi manipulator al materialului, astăzi destul de complicat, maestrul militar face două şcoli destul de grele: cea de specialităţi şi cea de submaeştri, — în care nu intră decât prin concurs, absolvenţii a patru clase de liceu. In fiecare an însă se prezintă foarte mulţi candidaţi cu 5 şi 6 clase liceale.

Cursurile teoretice de iarnă sunt completate cu cele practice pe nava şcoală şi navele de război. După 4 ani abia capătă gradul de submaestru militar stagiar, ca, cu greu, să treacă în clasa submaeştrilor militari definitivi, apoi a maeştrilor militari de diferite clase, până la gradul de maestru principal.

Pentru marea răspundere ce o au, legiuitorul s'a îngrijit a le da un tratament deosebit: uniforma aproape la fel cu a ofiţerilor, — emblema de mătase în loc de fir; dreptul de a călători în tren cu cl. II; solde ce întrec, la gradul cel mai mare, chiar pe aceia a unui căpitan, pentru a-i face să prefere a rămâne maeştrii militari.

Aşa se explică faptul că marina noastră consideră corpul maeştrilor ca un corp de elită, care, în faţa avantajelor, au rămas maeştri militari, deşi mulţi dintre ei au terminat în particular studiile liceale.

Mulţi, foarte mulţi, au fost detaşaţi la marina comercială, unde au ajuns şefi mecanici şi comandanţi, chiar inspectori.

In noua legiuire a codului funcţionarilor, din cauza titlului de „maeştri“ au fost probabil confundaţi cu maeştri armurieri, croitori, fierari, — cari sunt civili, şi în loc a fi aşezaţi în grupa B, au fost puşi în grupa C, pierzând toate avantagiile cari atrăgeau tineretul şi dădeau maeştrilor militari prestigiul pe care-l merită.

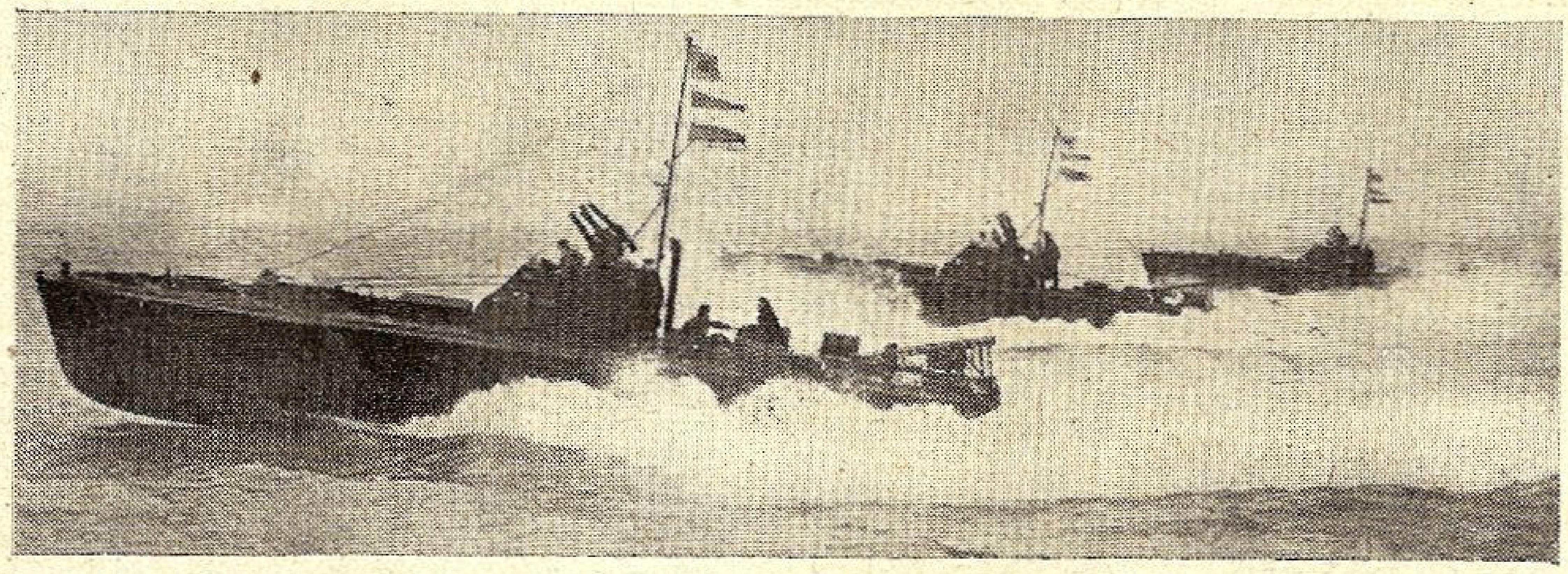
Avem convingerea că această scăpare din vedere, care ar fi putut aduce descurajare maeştrilor militari cu drepturi câştigate şi consfinţite, a fost observată de forurile conducătoare ale marinei şi că se va găsi modalitatea a fi repuşi în drepturile lor.

Maeştrii militari să fie deci liniştiţi: cei din fruntea marinei au toată grija ca dreptatea să se facă, fiind în interesul marinei şi deci al apărării Ţării.

Sosirea la Galaţi a celor 3 torpiloare româneşti comandate în Anglia

A sosit la Galaţi ,venind din Franţa, nava Serviciului Maritim Român „Peleş“, aducând dela Marsilia cele 3 torpiloare de buzunar româneşti cari au fost comandate în Anglia.

Aceste nave, deşi au fost armate cu echipagii româneşti reduse, 1 ofiţer şi 4 oameni, au la activul lor o



VEDETE TORPILOARE
servind in acelaş timp pentru goana submarinelor şi apărarea antiaeriană

frumoasă performanță prin trecerea în timpul războiului actual declanșat în occident, înfruntând furtuni și barajele de mine din Canalul Mânecei, din Anglia în Franța, traversând Canalul Mânecei, apoi intrând pe râul Seine și ajungând cu bine prin canalele franceze și râul Rhône până în Marea Mediterană.

Cu propriile lor puteri, de multe ori împingând și înhămându-se la nava lor îndrăgită, ofiterii și marinarii au reușit într'un timp record, muncind zi și noapte să traverseze 79 ecluze de legătură între cele 2 râuri.

Nava S. M. R. „Peleș" se poate mândri deasemenea cu reușita acestei călătorii, dela Marsilia în țară, aducând un neprețuit serviciu Marinei Regale.

Cu toate că „Peleș" este o navă destul de mare, având 8000 tone deplasament, 129 metri lungime și 17 metri lățime, a fost nevoe de pregătiri speciale, pentru a putea lua la bord torpiloarele care au 22 metri lungime.

Nouile torpiloare sunt dintre acelea, care în prezent fac atât de nesigură mișcarea flotelor din Canalul Mânecei. Prin viteza lor superioară, prin armamentul în torpile și prin dimensiunile lor reduse — ele constitue un pericol permanent pentru orice navă de război.

„Curentul"

Activitatea Y. C. R. R.

Cu prilejul adunării generale anuale „Yacht Club Regal Român", al cărui comodor este însuși *M. S. Regele Carol II*, a editat o admirabilă broșură, în care se înfățișează întreaga activitate nautică pe anul 1939.

In cursul anului expirat s'a urmărit construcția sau sporirea flotei clubului cât și desvoltarea laturei sportive a regatelor și crucierilor.

Intre altele, s'a amenajat cala dela Constanța, iar prin stăruința vice-comodorului clubului, d. ing. Caranfil, s'a început executarea proiectului portului de yachting de lângă hotel Carol și s'a putut executa până la venirea iernei aproape jumătate din lungimea digurilor Sud și Est, iar în programul 1940 s'a înscris continuarea lucrărilor.

Comitetul a făcut intervenții pentru prelungirea estacadei de beton dela băile Mamaia până la fundurile de 2,50 m. prin o construcție ușoară pe șine de fier.

Activitatea sportivă a fost foarte intensă și regatele de antrenament au fost deosebit de animate. Campionatul național la yola olimpică a fost câștigat de d. V. Geles, membru al Y. C. R. R.

După legăturile stabilite între Y. C. R. R. și Y. C. R. helenic, comitetul a căutat să procedeze la fel cu Turcia și astfel din a sa inițiativă și după lungi demersuri, susținute călduros de d. ambasador Stoica și d. comandor Onceanu, șeful agenției S. M. R. Istanbul, s'a reușit înjghebarea unei regate între Turcia și România, adică între „Clubul Mării" dela Moda și Y. C. R. R. în golful Moda, Sud de Scutari la intrarea în Marea de Marmara.

Cu prilejul acestor regate, comitetul a luat inițiativa organizării unei cruciere a yachturilor mari cu vele, înscrise la club, dela Constanța la Istanbul și înapoi, cu scopul răspândirei cunoștințelor de navigație printre membrii încă fără experiență în asemenea călătorii mai îndelungate și pentru a demonstra că și pe Marea Neagră practicarea navigației de plăcere, în mici nave, este cu putință.

Cruciera a avut la dispoziție pentru o săptămână nava S. M. R. „România", care a transportat cele 6 cutere pentru regate, o parte din concurenți și membri.

Tot ea a servit de „navă-bază" în golful Moda pentru toate yachturile din cruciera.

Șalupa „Albatros" a „Salvamar"-ului a însoțit ambarcațiunile clubului pe tot parcursul crucierei. Au luat parte la cruciera yachturile: Dor de val, Dris, Crai nou, Euxin, Hoinar, Crăița II. In afară de „Dor de val" și „Driss" cari au abandonat cursa din cauza unor defecte de motor, toate ambarcațiunile au ajuns cu bine la Istanbul. Inapoierea s'a făcut în condițiuni excelente.

Cruciera Constanța-Istanbul a avut un mare răsunet sportiv la Istanbul, unde concurenții romani au fost primiți cu multă căldură.

Expoziția Luna Bucureștilor

In ziua de 7 Iunie s'a deschis anuala expoziție a Lunei Bucureștilor. Cea de anul acesta a fost închinată celor 10 ani de domnie rodnică a Majestății Sale Regelui Carol II, pentru a se vedea progresul țării noastre în toate ramurile, progres care în ultimul timp a dobândit un ritm foarte accelerat.

Din toate pavilioanele nu ne vom opri de cât la cele cari se referă la marina noastră și la apele noastre.

Marina are câteva standuri, diorame și diagrame delicioase: portul Constanța în 1895, mic și ingust, cu crucișetorul „Elisabeta", bricul „Mircea" și primul nostru vapor de pasageri „Meteor" cu sbaturi. Alături alta înfățișează întreaga noastră flotă de mare, — distrugătoare, torpiloare, canoniere, nava-școală, — defilând în apropiere de Insula Șerpilor prin fața yachtului Regal „Luceafărul" și cel princiar „Taifun".

In interiorul pavilionului, în elegante standuri, la care au lucrat cu multă râvnă, gust și talent, doamna Botez, d-nii Comandor Stiubey, Locotenent Botez și Căpitan Dimancea, vizitatorul poate admira elegante miniaturi ale navelor noastre de război, — distrugător, nava școală, monitor, canonieră și submarin, — precum și câteva scule naturale, — mine, torpile.

Un stand interesant este al Santierelor Navale dela Galați.

Opus standului vizitatorul poate urmări, prin diagrame, desenuri și date foarte sugestive programul marinei comerciale pe Dunăre și Mare. Aflăm de pildă că traficul nostru pe Dunăre dela 25% în 1930 s'a ridicat la 75%, iar la mare dela 2,3% la 23,5%. Fresca datorită d-lui comandor Știubei, e de un simbolism impresionant.

In pavilionul municipiului ne dăm seama de cum va fi desăvârșită prodigioasa minune a lacurilor din jurul Capitalei, cari vor fi legate prin canaluri și apeducte cu Ialomița, Argeșul și Dunărea. Pe lângă opera sanitară, ne dăm bine seama, numai din ce admirăm pe lac, de îndată ce eșim din pavilion, ce va fi peste câțiva ani, datorită dragostei de apă a d-lui Ing. N. Caranfil, vice comodorul Y. C. R. R.

Pe lac o balenieră supraveghează un baraj de mine; un scafandier se afundă spre a scoate din fundul lacului obiecte aruncate; camioneta port rachete a soc. „Salvamar“ face exerciții de salvare cu aparatele „dutevino“.

In mic, — toată expoziția este foarte condensată, căci și progresele au fost multe și variate, — vizitatorul își poate da seama că și marina a propășit, atât cea de războì cât și cea de comerț, precum și sporturile de apă, cu mari putințe de desvoltare în viitor.

In numărul viitor vom vorbi mai pe larg și vom da câte-va fotografii.

Felicitări pentru avansare

Cu prilejul ultimelor avansări făcute în armată, au fost cinstiți cu o bine meritată înălțare în grad și următorii domni generali, cari și-au arătat în totdeauna un deosebit interes pentru marina noastră, sprijinind opera de propagandă a Ligii:

D-l general de armată, *Ilasievici Constantin;*

D-l general de corp de armată *Ciupercă Niculae;*

D-l general de corp de armată, *Cornicioiu Grigore;*

D-l general de divizie *Teodorescu Paul,* fost ministru al M. A. M., care a dat putința de viață Ligii;

D-l general de divizie, *Carlaonț Ioan,* fost președinte al filialei Brașov;

D-l general de divizie *Aldea Aurel,* președintele filialei Slatina;

D-l general de divizie, *Avramescu Gheorghe,* președintele filialei Brăila;

D-l general de divizie, *Popescu Christache,* președintele filialei Chișinău;

D-l general de divizie. *Ilcușu Ioan,* ministrul apărărei Naționale.

Tuturor li s'a transmis următoarea telegramă:

„Recunoscătoare pentru dragostea arătată, Liga Navală Regală Română vă roagă a primi cele mai călduroase felicitări pentru bine meritata înălțare în grad.

Vice-președinte
C. Amiral-adj. N. PĂIȘ

Concursuri de nave modelism

„Straja Țării“, în dorința de a familiariza pe tinerii elevi-străjeri cu marile preocupări ale ceasului de față a organizat, cu concursul nemijlocit al forurilor de resort, trei mari concursuri, la care a participat întreaga populație școlară din Capitală.

Primul concurs, acel de aeromodele, a avut loc Sâmbătă 15 Iunie, iar în ziua de 16 Iunie a avut loc concursurile de nave-modele și motoare.

Aceste concursuri au de scop, pe lângă acela educativ, de a sădi în sufletul tineretului școlăresc dragostea de aer, apă și motor, și pe acela de a-l iniția în tainele aviației, marinei și conducerii de motoare.

Primul concurs oficial de nave-modele sau modelism — care ne interesează direct pe noi — a avut loc Duminică 16 Iunie pe apele lacului Florească în fața pavilionului „Federației Române de sporturi nautice“ și al clubului nautic B. N. R., în prezența oficialităților și a unui public numeros.

Erau de față la această manifestare a tineretului d-nii: c. amiral adj. *N. Păiș,* ministru al marinei, și președinte al F. R. S. N., *Teofil Sidorovici,* comandant al „Străjii Țării“; c-dor Horia Măcelaru, secretar general al Ministerului Marinei, c-dor adj. *Preda Fundățeanu,* c-dor *Aurel Negulescu,* c-dor *Nedelcu, H. August, N. Georgescu, Constantinescu-Claps,* col. *Dimăncescu* din „Straja Țării“, c-dor *Virgil Popescu, Ion Gheorghiu, Ion Cernătescu,* col. *Grozescu, Sabin,* d-rele *Teodorescu* și *Cernătescu,* c-dor *Săvulescu,* maior *Manolescu,* col. *Stavrache,* col. *Rozeanu, Dragoș Holea,* etc.

La ora 10 a sosit d. ministru al marinei, c. amiral adj. N. Păiș, fiind întâmpinat de d. c-dor Săvulescu, secretar federal, lt. Dimancea, șeful centrului de nave-modele și Cristian Teodorescu, șeful propagandei F. R. S. N. Peste puțin timp a sosit și ceilalți invitați in frunte cu d. comandant al „Străjei Țării“.

După ce concurenții sunt trecuți în revistă, s'au lansat 40 cuterașe construite în întregime de elevi.

Micile imbarcațiuni evoluiază pe apele lacului cu multă eleganță în admirația tuturor. Succesul a fost desăvârșit și el a fost înregistrat de serviciile de cinematograf al ministerului propagandei și Străjii Țării.

Rezultate technice

1. Cuzmin Ion medalia de aur a F. R. S. N.
2. Cazacu Boris medalia de argint a F. R. S. N. din lic. Gh. Lazăr.
3. Dobrescu Spiridon, medalia de bronz.
4. D-na Kindler Margareta medalia de bronz.
5. Mehedinți Vasile, medalia de bronz.
6. Mogiș Niculae, medalia de bronz.

Au primit cu această ocazie diplome de instructori și monitori navo-modeliști următorii constructori:

Instructori: Ojoc Serafim. Roman N. Tănase, I. Cuzmin, I. Bobocel, I. Cristian Teodorescu, Buiu Alex., Macarie C., Bendu Gh., Toma Petre, Stroescu Stelian, Dinescu Lupu, Ciureș Bela, Vasilescu Adrian, Mehedinți V., Sultănoiu Eug., Marin D., Marin V., Vaisman Ioan, Nineacă Tudor, Oprescu I., Cazacu Boris, Kindler Margareta, Kindler Ioan, Stoian Tudor, Dobrescu Spiridon, Modjesch N.

Monitori: Demetrescu Marian, Oprișan Alex., Georgescu C., Feraru Ion, Georgescu Gh., Anghelescu Gh. și Vlădulescu Gh.

Cuvântările

După împărțirea premiilor și diplomelor, d. *Teofil Sidorovici,* adresându-se d-lui ministru Păiș, i-a spus că, atât în numele său cât și al străjerilor, îi mulțumește cu cea mai mare căldură pentru concursul ce d-sa dă tinerimei, care îmbrățișează sporturile nautice. Punem mari speranțe pe tineret care reprezintă viitorul și avem convingerea că ei vor corespunde așteptărilor și încrederei ce le-o acordăm. Viitorul nostru nu e numai pe pământ ci și pe apă, după cum a spus chiar iubitul nostru Suveran.

Avem multe ape cari ar putea constitui o adevărată rețea de căi de comunicație. Straja Țării, înțelege importanța viitorului nostru pe apă.

Adresându-se apoi străjerilor le spune să se lege de ape căci ele constitue o mare bogăție pentru țară.

D. ministru *Păiş:* Vă declar că sunt convins că viitorul e al tineretului.

Din parte-mi am deschis larg porţile Federaţiei naţionale de sporturi nautice tineretului care activează în aceste sporturi.

Apa este cel mai lesnicios şi eftin drum, cu atât mai mult cu cât Dumnezeu ne-a înzestrat ţara din belşug cu cel mai căutat carburant.

Marea nu trebue să fie pentru noi o stânjeneală în desvoltarea noastră economică, din contră, să uzăm de lesnicioasa cale ce ne oferă şi să ne îndreptăm energiile şi spre această sursă de nesecate venituri pentru ţara noastră. Prin străjeri voim să facem curent ca tineretul să se îndrepte cu toată încrederea şi spre căile de apă.

Noui filiale

De curând au mai luat fiinţă încă patru filiale şi anume la: **Călăraşi, T.-Severin, Timişoara** şi **Cahul.**

Filiala **Călăraşi** are următorul comitet de direcţie: preşedinte d. col. **V. Nica,** prefectul judeţului; vicepreşedinte d. lt. col. Al. Kiselevski; secretar d. N. Crittia; membrii d-nii Piperiu, judecător, St. Istrati, deputat şi Eugen Cealâc, primarul oraşului Călăraşi. Sediul filialei este la Căpitănia portului Călăraşi.

Filiala Turnu-Severin are următorul comitet de conducere: d. Virgil Netta, primarul oraşului, preşedinte, d-l Sabin Săceanu, directorul şantierului, vicepreşedinte; d-l Const. Alexandrescu, şeful vămei, vicepreşedinte; d-l Corneliu Alecu, ing. şantier, secretar; Bonţideanu P., inspector N. F. R., casier; col. Cleanoveanu, prefect, Jurca Vasile, ing.; Ionescu, profesor; D. Giurescu, profesor; col. Bedreag, subinspector premilitar; Pârligras, ing. c. f. r; dr. V. Cameniţă, medic primar, Emil Băiatu, pretor; căpt. Căşărescu, comandant pompieri; ing. N. Zaharia, inspector c. f. r.; Gh. Alimănescu, comandantul portului; membrii; iar cenzori d-nii: P. Stănoiu, administrator financiar şi N. Dănciulescu, director de bancă.

Sediul filialei se află la Santierul-naval Turnu-Severin.

Filiala Timişoara are următorul comitet de conducere: preşedinte d-l dr. Vasile Tăutu, inspector regional financiar; vicepreşedinte d-l col. N. Madancovici, comandantul Gărzilor Naţionale F. R. N. ţinutul Timiş; secretar d-l dr. Mircea I. Ştefănuţ; membrii d-nii lt.-comandor Ştefan Verbiceanu, căpitanul portului Timişoara, Pompiliu Şerbescu, avocat şi ziarist; cenzori d-nii: Romulus Fulga, inspector regional M. A. T., şi dr. Petre Worth, ajutor primar al municipiului; iar cenzori supleanţi d-nii: D. A. Măgdaş şi dr. Ovid Porumb. Sediul noui filiale se află la Căpitănia portului Timişoara.

Filiala Cahul are ca preşedinte pe d. col. D. Dobrescu, prefectul judeţului.

Adunarea marinarilor civili din Constanţa

Marinarii civili din Constanţa s'au întrunit în comitet al breslei lor sub preşedinţia d-lui Comandor Ştefan Popescu, asistat de d. comandor Victor Iosif, vicepreşedinte şi căp. Calmuschi secretar, membrii prezenţi fiind d. Căp. Cezar Vasilescu, şeful biroului de repartiţie, Căp. comand. Antonescu Barba-Ardeal, Inspector-mec. A. Dragnea-Dacia, Căp. radiotelegrafist Const. Papadopol, Gh. Stere, intendent-România, Gh. Giulea şef mecanic-Regele Carol, V. Velicu şef mecanic-Basarabia, Gh. Muratu delegat al secţiei barcagii şi şalupari etc.

D. Comandor Popescu a dat citire proectului de statut al Uniunei breslelor marinarilor comerciali maritimi şi fluviali din România care va lua fiinţă la Bucureşti cu sediul în str. Spiru Haret No. 6.

D. Comandor V. Iosif, vice-preşedinte, a făcut o expunere asupra foloaselor reale pe cari breasla şi membrii ei le vor trage pe urma înfiinţării Uniunii.

D. Inspector-mecanic Dragnea Arion, analizând proectul a propus reducerea cotei de 25 la sută către Uniune la 15 la sută şi care să se refere numai la veniturile provenite din taxele de înscriere, cotizaţiile lunare ale membrilor şi taxa cărţilor de membru. La această propunere s'au raliat majoritatea membrilor din comitet.

S'au mai făcut de către cei de faţă diverse observaţiuni şi modificări, după care statutul a fost adoptat.

Inainte de ridicarea şedinţei s'a dat citire şi s'a aprobat trimiterea unei telegrame de felicitări adresată d-lui Amiral N. Păiş care, prin încrederea M. S. Regelui, a fost înscăunat în înalta demnitate de subsecretar de stat la departamentul aerului şi marinei.

S'a aprobat apoi înscrierea în breaslă a 6 noi membri şi anume: Mihail Puşcaşu, Dinu Teodor, Barca Ion, Cercel Florea, Păun Dumitru şi Florian Gavril.

Decoraţi

S'a acordat Coroana României în gradul de Cavaler d-lor: **Beler Gh., Cojan Ioan,** ofiţeri principali maritimi şi d-lui **Giulea Gh.,** mecanic principal.

Toţi vor purta insigna civilă.

Activitatea Asoc. „Dor de Ducă"

„Dor de Ducă", asociaţie de drumeţie şi sporturi pe apă, de sub preşedenţia d-lui **Henry August,** vice-preşedinte al F. R. S. N., a recoltat frumoase roade — în arena sporturilor pe apă — şi în cursul anului expirat.

In campania anului 1939, s'au comandat şi pus în serviciu o serie de noui ambarcaţiuni, în special caiace, asociaţia având ca prim ţel drumeţia pe apă.

Numărul membrilor, pornit dela 12 în 1932, a ajuns aproape la 500 în 1939.

Asociaţia a participat, prin membrii ei, la concursurile dela Herăstrău organizate de F. R. S. N., Regionala Bucureşti, dela 11 Iunie 1939 şi la campionatele naţionale din 2 Iulie pe lacul Snagov; cucerind numeroaşe premii şi trofee.

In cursul lunilor Mai şi Iunie, 180-200 membrii şi membre au navigat în fiecare zi cu bărcile „Dor de Ducă", iar în Iulie şi August flamura asociaţiei a fluturat pe litoralul Mării Negre, dela Constanţa la Balcic, pe cutterele Pirat, Dor de Ducă şi pescăruşul, „Mădălina", în afară de caiacele taberei de vară din Mangalia, pe care s'a făcut un serios antrenament.

In ziua de 16 Iulie, asociaţia a organizat — sub patronajul F. R. S. N. — o prea frumoasă şi reuşită excursie pe mare cu vapoarele S. M. R.

In ceiace priveşte alpinismul, asociaţia, pe lângă numeroasele excursiuni de agrement pe care le-a făcut în Iunie, Iulie şi August atât în Bucegi cât şi în munţii Moldovei, a amenajat cabana dela Plaiul Mircii (Petroşiţa) şi a reparat potecile şi marcajele care duc la acest frumos plai de munte.

Tâncăbeşti-Snagov cu vaporul

La minunea realizată de U. C. B., mulţumită iniţiativei şi perseverenţei d-lui Ing. N. Caranfil, prin asanarea lacurilor din jurul Capitalei, la 25 Mai s'a inaugurat o altă minune: asanarea lacului Snagov şi legarea comunei Tâncăbeşti printr'un canal navigabil cu lacul Snagov.

Pe lângă stârpirea focarelor de paludism care-l constitue aceste lacuri, — pe lângă înfrumuseţarea împrejurimilor capitalei, — s'a dat putinţa desvoltării sporturilor nautice pentru cei cari nu puteau merge la mare şi Dunăre.

Dela modestele începuturi la lacul Băneasa, rând pe rând lacurile Herăstrău, Floreasca, Tei şi acum Snagov s'au transformat în refugii de agrement sufletesc şi întărire trupească. Tărmurile sterpe şi mlăştinoase s'au înfrumuseţat cu case de adăpost ale numeroaselor asociaţii sportive, chiar şi un şantier naval.

Lacul Snagov, puţin mai îndepărtat, mai de mult înzestrat cu cabane, strand şi case de adăpost, din care cea a asociaţiei „Metropola“ poate rivaliza cu cele din străinătate anul acesta a fost asanat până la comuna Tâncăbeşti.

Pe lacurile mai apropiate, ca şi pe Snagov, pe lângă o mulţime de ambarcaţiuni, al căror număr sporeşte din an în an, au apărut chiar şi vaporaşe elegante ,cari dau putinţa celor fără bărci să admire nouile frumuseţi create.

La inaugurare ,în prezenţa a o parte din membrii guvernului şi a unei alese asistenţe, s'a străbătut drumul de 6 km. pe apă dintre Snagov şi Tâncăbeşti cu vaporaşul, oprindu-se la Ceofliceni, Ghermăneşti, Dobroşeşti, Fundul şi Isvorani, vizitându-se şi istorica monastire.

Toată lauda domnului Ing. N. Caranfil iniţiator şi realizator neobosit ,şi colaboratorilor săi, — Ingineri Dorin Pavel, Amedeu Ghiţescu, Gh. Susnea, Paul Cartianu, St. Ionescu, St. Popescu, Corbu, Al. Fătulescu şi Mircea Eustaţiu.

Adunarea comitetului de direcţie

— 11 Mai 1940 —

Au fost prezenţi d-nii: c. amiral-adjutant N. Păiş, comandorii O. Nedelcu şi A. Negulescu, general N. Negreanu şi colonel U. Sâmboteanu. D-l comandor Stoianovici a motivat absenţa.

Prezidează d. c. amiral Păiş, vice-preşedintele numit al L. N. R.

D. comandor Negulescu, secretarul general al Ligei, prezintă actele privitoare la chestiunile la ordinea de zi.

D. c .amiral Păiş, face cunoscută Inalta aprobare a M. S. Regelui, Augustul Preşedinte al L. N. R., a raportului prezentat, pentru ţinerea adunării extraordinare a noului statut, a adunării ordinare şi propunerea de proclamare ca membru de onoare al Ligei Navale Române a d-lui Consilier Regal Gh. Tătărescu, preşedintele consiliului de miniştri.

Deasemenea s'a dat Inalta încuviinţare pentru rularea, la cinematografele din ţară, a filmului reclamă în care apar portretele M. S. Regelui şi Marelui Voevod Mihai de Alba-Iulia. Din cele 20 exemplare ale acestui film, se vor distribui, gratuit, filialelor noastre spre a folosi propagandei.

D. comandor Negulescu, expune situaţia rulării filmelor marinăreşti, în ţară, prin d. I. Constantinescu, delegatul Ligei, care a produs la: Bucureşti, 9.245 lei; Iaşi, 4.250; Chişinău 2.460; Cernăuţi, 4.800; Galaţi, 2.493; Constanţa, 5.527; Bacău, 165; Buzău 383; Suceava, 1.538; Roman, 240 lei. Rularea filmelor la Brăila şi Craiova, nu s'au soldat cu vreun aport material, dat fiind numărul restrâns al participanţilor.

Concertul dat în folosul strângerii fondurilor pentru monumentul eroilor marinari, în seara de 8 Mai a. c., la Ateneul Român din Bucureşti, de către orhestra simfonică a armatei, a produs un beneficiu net de lei 72.600, care va fi depus comitetului respectiv. Faţă de acest rezultat, s'au adus mulţumiri persoanelor şi autorităţilor în drept, cari au acordat sprijinul la concert.

Oferta d-lui Al. Lupescu, prim bariton la Opera Română din Bucureşti, de a organiza concerte în ţară, sub patronajul Ligei. nu poate face obiectul unei hotărîri definitive, în momentul de faţă, dată fiind situaţia actuală, atât în afara cât şi a preocupărilor dinăuntru ale ţării noastre.

S'a primit cu adresa nr. 2580/8-V-940, dela ministerul aerului şi marinei (dir. contabilităţii), ordonanţa de plată nr. 93/3-V-940, pe exerciţiul bugetar 1940/41, în sumă de lei 225.000, ca subvenţie cuvenită Ligii pe luna Aprilie 1940. Pentrucă e pentru prima oară când Liga e sprijinită, permanent, de autoritatea superioară de Stat, se vor aduce mulţumiri, în scris, d-lui general adjutant Paul Teodorescu, ca unul ce a apreciat, a înţeles şi ajutat opera Ligii Navale Române.

Se citeşte circulara nr. 63.321/940 B., dată de ministerul educaţiei naţionale (direcţia învăţământului secundar), ca urmare cererii noastre nr. 963/940, prin care se îngădue elevilor liceelor din ţară să se înscrie în Liga Navală, ca membri. S'a şi mulţumit ministerului cu adresa nr. 1072/940, pentru acest important concurs dat Ligii.

Pentru expoziţia 1940, se va vedea locul fixat, în vederea participării Ligei Navale Române cu obiecte şi publicaţiuni ce-i aparţin.

Volumul omagial, închinat M. S. Regelui, e în curs de strângerea materialului şi va fi dat spre tipărire, în curând, cu text şi ilustraţiuni.

Pentru stimularea mişcării marinăreşti, în rândurile străjerilor se va face o nouă intervenire către comandamentul Străjii Ţării în sensul că L. N. R. oferă un fanion celei mai bune unităţi organizate marinăreşte, din ţară.

D-l c. amiral Păiş arată că este nevoe să se alcătuiască un regulament, între cele două instituţiuni, în acest sens.

Relativ la propuneri pentru organizarea unei propagande cât mai intense, în toată ţara, prin L. N. R., se dau diferite sugestii, cari vor fi prezentate, în scris, la M. A. M., de către d-l c. amiral Păiş.

Nemai fiind nimic de discutat, la ordinea de zi, d. c. amiral adjutant Păiş mulţumeşte membrilor şi încheie şedinţa.

Vice-preşedinte L. N. R.

C. amiral adj. N. PĂIŞ

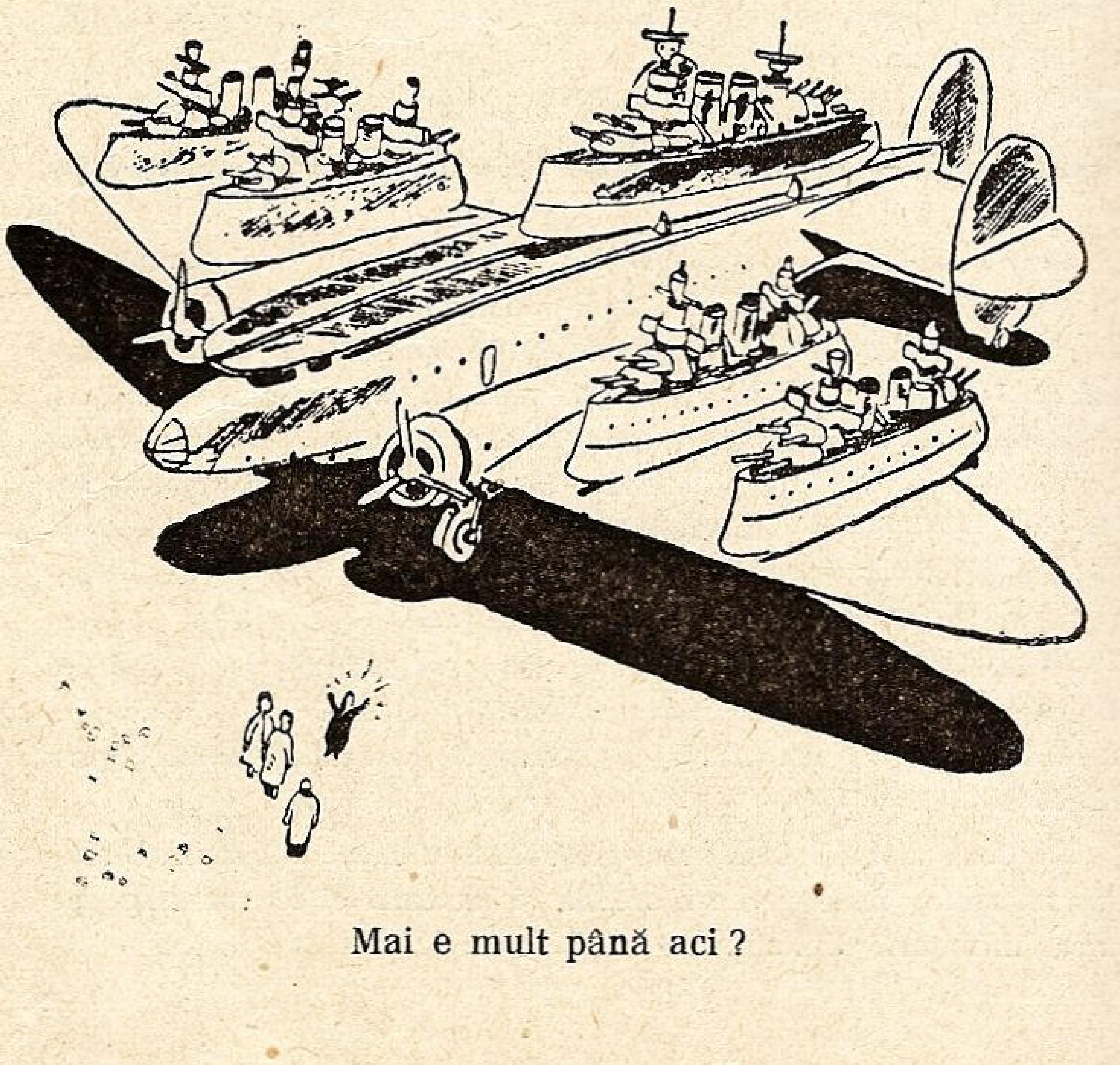
Secretar general,

Comandor AUREL NEGULESCU

Gest de patriotism

D. Gh. Vasiliu din Constanţa, a cedat în mod gratuit imobilul său din Mangalia, pe timp de un an, pentru folosinţa Marinei Regale.

Ministerul aerului şi marinei apreciază frumosul său gest, care ar putea servi ca exemplu de conştiinţă naţională şi de cald patriotism în împrejurările grele de astăzi.



Mai e mult până aci ?

SIGURANȚA
ŞI PROPĂŞIREA ROMÂNIEI

CONSOLIDAREA
DEFINITIVĂ A GRANIŢELOR
NOASTRE INTANGIBILE

PACEA

ŞI LINIŞTEA INTERNĂ
ŞI INTERNAŢIONALĂ

FORŢA INVINCIBILĂ

A ARMATEI NOASTRE STRĂLUCITE

SE ASIGURĂ PRIN:

SUBSCRIERI MASIVE

LA

BONURILE DE INZESTRARE
A ARMATEI

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Cauzele scufundării submarinului THETIS, au fost publicate după raportul întocmit de judecătorul **Bucknill.** Reamintim că acest submarin, care încă nu fusese luat în primire de marina britanică, s'a scufundat la 1 Iunie 1939 în baia dela Liverpool pe când executa diferite probe.

Judecătorul a indicat 6 detalii tehnice sau de material cari au cauzat nenorocirea. Dintre acestea, cel mai însemnat este faptul că, capacul dinapoi al tubului de lansat torpile Nr. 5, era deschis în acelaş timp cu cel dela capătul exterior al tubului, precum şi faptul că robinetul tubului de control (prin care se putea constata dacă în tubul de lans torpile se află apă sau nu) nu funcţiona ,fiind obstruat.

Operaţiile de salvare nu au dat rezultate ,datorită împrejurărilor neprielnice (mare rea şi unghi de înclinare prea mare care a împiedicat eşirea echipajului din submarin).

Raportul se termină cu un omagiu adus echipajului, care a avut o conduită exemplară.

Staţiunile de control dela **Kirkwall** şi **Downs** au fost suprimate deoarece traficul neutru în Marea Nordului a încetat.

Rămân staţiuni de control celelalte existente, adică: **Gibraltar** Haifa, Aden, Marsilia, Oran şi Hong-Kong.

Numărul navelor daneze cari se aflau în porturile britanice în momentul ocupărei Danemarcei este de 135 cu un total de circa 60.000 tone.

Pe lista pierderilor, Amiralitatea a adăogat distrugătoarele **Gurkha, Hunter, Hardy, Afridi, Valentine, Bitterns, Wessex;** submarinele **Seal, Sterlet, Tarpon;** dragoarele **Dunoon** şi **Charles Boyes.**

Distrugătorul polonez Grom a fost scufundat de aviaţia germană. Amiralitatea britanică a oferit guvernului polonez, un distrugător englez aflat în construcţie pentru a înlocui pe Grom.

Un echipaj polonez sub comanda Comandorului **Dorcezkowski** a luat în primire un distrugător englez la Malta. Ceremonia a fost prezidată de Vice-Amiralul **Ford.**

Demontarea epavei Admiral Graf Spee, se face în secret sub conducerea unor experţi navali englezi.

ANTILELE OLANDEZE

Guvernul olandez consultându-se cu guvernul englez şi cel francez au stabilit că pentru a preveni eventualele dezordini sau sabotaje la rafinăriile de petrol din Antilele Olandeze este necesar să se întărească paza acestor colonii. In consecinţă la 11 Mai au debarcat la **Curacao** şi **Aruba** detaşamente aliate cari vor coopera cu forţele locale.

AFRICA DE SUD

In largul capului Agulhas, promontoriul meridional al Africei de Sud, a fost descoperit un câmp german de mine despre care unii experţi susţin că ar fi fost instalat de chiurasatul **Graf von Spee** înainte de sfârşitul său dela Montevideo. Alţi experţi susţin că minele ar fi fost instalate de o altă navă-corsar germană — poate chiar submarin — care ar fi reuşit să spargă blocada aliaţilor. Faptul că locul ales pentru minare este tocmai la capătul de Sud al Africei, dovedeşte că Germania vrea să arate că libertatea sa de acţiune pe mare, oriunde pe glob, nu poate fi împiedicată de adversarii săi şi că Germania poate să-şi manifeste acţiunile acolo unde vrea şi unde adversarii nici nu se aşteaptă.

Se pare, însă, că dacă astfel stau lucrurile, această acţiune extra-depărtată, a pus pe gânduri mai ales pe americani; în deosebi statele Americei de Sud văd că Atlanticul nu mai este aşa de mare încât să le pue la adăpostul unei acţiuni rapide şi de surpriză din partea vreunui stat european.

Rândurile statelor americane încep să se strângă.

DANEMARCA

Odată cu ocupaţia germană; flota daneză de răsboi a trecut acestora.

Flota este compusă din 2 nave pază-coastă de câte 3.500 tone — **Peder Skram** (1910) şi **Niels-Juel** (1925) — 6 torpiloare moderne de 290 tone, 10 torpiloare vechi de 170 tone şi 11 submarine din cari 8 de 300 tone şi 3 de 185 tone.

Personalul era în număr de 750, din care 170 erau ofiţeri; se pare că a fost lăsat la vatră în întregime.

FRANŢA

Distrugătorul Bison de 2436 tone a fost scufundat pe când escorta un convoi de nave. Au mai fost perdute, distrugătorul **L'Adroit,** submarinul **Doris** şi petrolierul auxiliar **Le Niger.**

Convoaiele aliate au dat până acuma rezultate bune; astfel până la 1 Mai navele franceze au escortat 3457 nave cu şapte pierderi; nici o navă neutră n'a fost pierdută.

In acelaş timp flota engleză a escortat 19.089 nave din cari au pierdut 31 (adică 1 navă la 616); neutrii n'au pierdut decât 3 nave din 2912.

FINLANDA

Remilitarizarea insulelor Aland, a fost făcută cu consimţământul tacit al U. R. S. S. şi de acord cu Suedia.

Garnizoana insulei a fost mărită la 3000 oameni şi au fost aduse multe piese de artilerie.

Statul major finlandez anunţă că apele în jurul insulelor Aland sunt periculoase pentru navigaţie din cauza câmpurilor de mine lansate.

GRECIA

La Scaramanga, s'a înfiinţat de curând un mare şantier de construcţii navale echipat cu cele mai noui aparate de construcţie.

Poate construi şi repara nave până la 12.000 tone.

Are două cale de construcţie ,pe care se vor lucra primele 2 mari distrugătoare ale Marinei Elene. Guvernul sprijină cu credite aceste şantiere.

Un decret recent interzice marinarilor greci cari au sediul în Grecia, să facă parte din echipajul navelor străine de peste 3.000 tone.

Compania Hellenic Mediterranean Lines a înfiinţat o linie **Pireu-Istambul,** ca urmare a convenţiei greco-turce. Ea este prelungirea liniei existente care există între Alexandria — Port-Said, Jaffa-Tell-Aviv, Haifa, Beyrut, Cipru, Pireu.

Linia va fi deservită de vapoarele **Andros** şi **Thraki.**

Sunt speranţe că această linie se va prelungi până la Constanţa.

GERMANIA

Din sursă franceză se arată că în cursul operaţiunilor din Norvegia flota germană ar fi pierdut:

30% din navele de linie, avariate;
20% din crucişetoare, scufundate;
25% din distrugătoare, scufundate;
15% din torpiloare avariate.

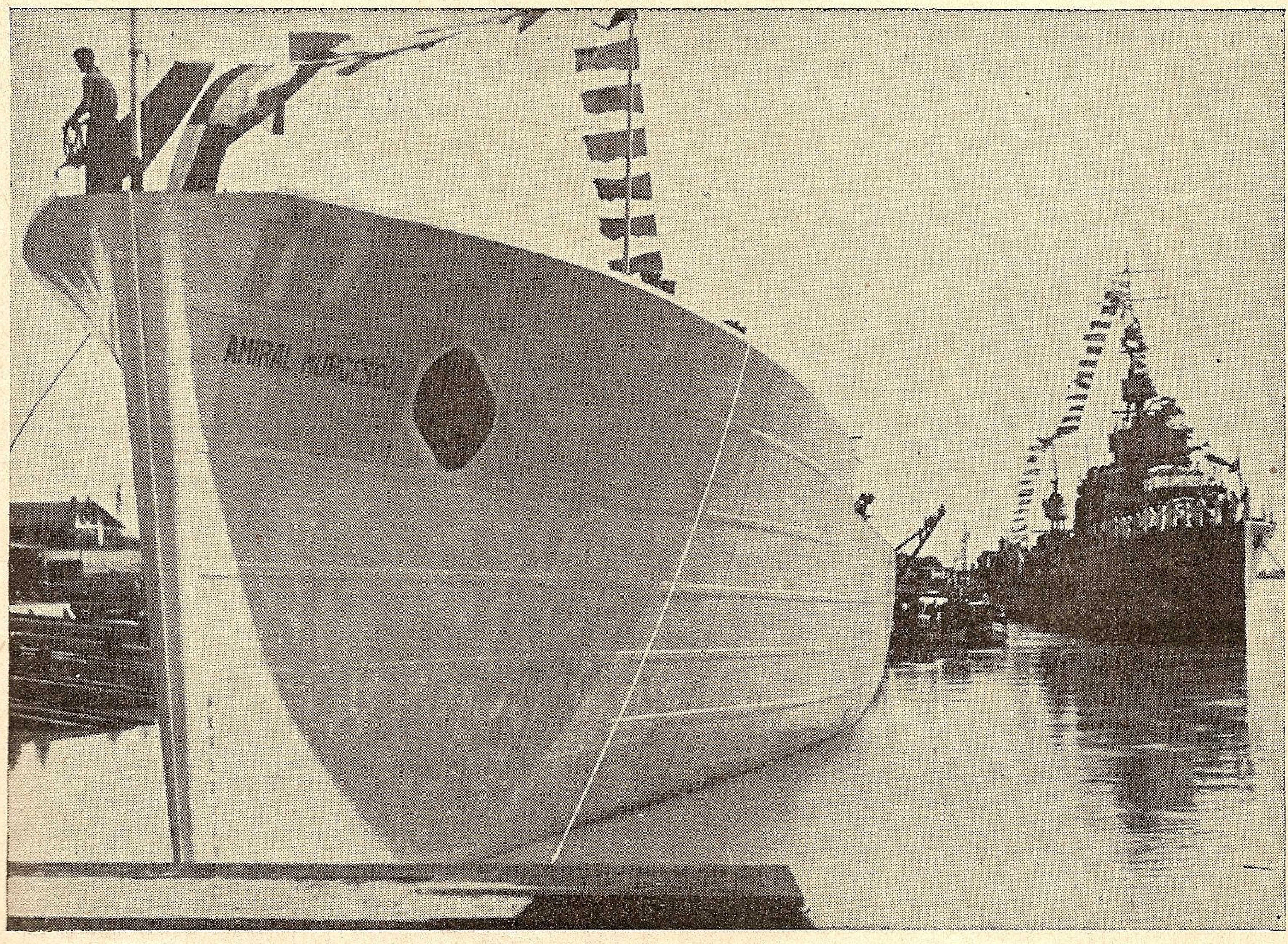
Tot din sursă franceză aflăm că **„Graf von Spee“** era plecat din ţară încă dela 21 August 1939.

Deasemenea aceiaşi sursă arată că următoarele nave de răsboi germane pot fi considerate ca pierdute: crucişetoarele **Emden** şi **Karlsruhe** şi încă 3 crucişetoare, 9 torpiloare, 3 submarine.

Amiralitatea britanică a anunţat că între 1 Aprilie şi 7 Mai,

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI ★ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

Germanii au pierdut nave de comerț cu un total de 300.000 tone din care majoritatea au fost scufundate în timpul operațiilor din Norvegia.

Tonajul navelor germane capturate, scufundate sau sabordate a fost stabilit la 454.000 tone.

Porturile Danzig şi Gotenhafen, cari înainte îşi făceau o mare concurență, au fost puse sub o unică direcție de exploatare.

Aceste două porturi au o capacitate de 30 milioane tone, trafic anual; traficul cu U. R. S. S. va ocupa aproape întreaga lor activitate.

Cercurile oficiale germane desmint că marele vapor german **Dr. Ley** ar fi fost scufundat în Skagerak, aşa cum anunțase presa franceză dela care deținеam şi noi ştirea când am înserat-o în numărul trecut al revistei noastre. Ne facem o datorie să publicăm această desmințire.

După primele operații importante de debarcare în golful Oslo, navele cari transportă trupe şi materiale nu au mai fost escortate de multe forțe de suprafață, acestea fiind înlocuite cu destul succes de forțe aeriene.

Pentru acest motiv şi pierderile marinei germane în această zonă de operațiuni au fost reduse numai la **un escortor** de 1460 tone — probabil **Bremse** — şi mai multe vedete.

Marina Reichului a făcut apel la voluntarii cari ar putea deveni ofițeri auxiliari de marină sau ingineri-mecani. Se bănueşte că nevoia de a se complecta cadrele marinei în modul acesta s'ar datora în bună parte pierderilor suferite de marină în ultimul timp.

INDIILE OLANDEZE

Adunarea colonială dela Batavia a stabilit un program de construcții maritime care urma să fie aprobat de guvernul olandez.

Este vorba de construirea a 3 crucişetoare-chiurasate, 12 nave anti-submarine, 2 puitoare de mine, 1 petrolifer şi 12 hidroavioane mari. Deasemenea erau prevăzute şi diverse instalații necesare în portul **Sourabaya,** precum şi construirea unui mare bazin de carenare.

ISLANDA

Un corp expediționar englez a fost debarcat în Islanda pentru a preveni o eventuală ocupare germană.

Ministerul de externe britanic, precizează că această forță va fi retrasă la terminarea războiului şi că până atunci nu va interveni în administrația existentă a insulei.

ITALIA

Submarinul Francesco Baracca, din categoria oceanică, a fost lansat la Spezia.

Are deplasamentul 1036 tone la suprafață.

Motoarele dau la suprafață viteza maximă de 18 noduri.

Raza de acțiune permite ocolul Africei până în Somalia italiană.

Vittorio Veneto şi Littorio, primele chiurasate de 35.000 tone, după ce au dat bune rezultate la probe, au intrat în serviciu pe lângă celelalte nave ale flotei.

Potrivit programului de construcții care va face ca în 10 ani Italia să aibă 6 milioane de tone, s'a început construirea a 3 vapoare de 9000 tone destinate pentru linia **Trieste, Bombay, Singapur, Batavia, Shanghai, Yokohama, Dairen şi Macassar.** Vor avea motoare Diesel ,viteză de serviciu 15 noduri şi cabine pentru 48 pasageri.

Prin noua lege a vămilor, zona apelor teritoriale a fost mărită dela 10 km. la 12 mile (22 km).

S'a dat un aviz către navigatori prin care se declară zonă periculoasă fâşia de 12 mile în jurul coastelor Metropolei şi coloniilor. Apoi, în urma declarației de război făcută contra Angliei şi Franței, au declarat minată zona dintre Sicilia şi Africa; navele sub pavilion neutru cari au drumul dintr'un bazin al Mediteranei în celălalt, vor trebui să treacă pe la Mesina unde vor fi controlate de autoritățile italiene. Aceleaşi mărfuri anunțate de Aliați pe lista contrabandei de război sunt considerate şi de Italia ca atare.

JAPONIA

Din mai multe surse aflăm că a fost lansată nava **Zukaku** care ar fi unul dintre primele chiurasate de 40.000 tone. Mai multe detalii nu se pot şti, din cauza secretului păstrat de Japonezi în ceea ce priveşte construcțiile navale.

Deasemenea au mai fost lansate distrugătoarele **Arasi** şi **Urakaze** de circa 2000 tone în cursul lunei Aprilie.

Despre altă navă lansată **Hasino,** nu se cunoaşte încă vreun detaliu technic.

NORVEGIA

Din flota de răsboi se ştie că au fost scufundate 2 nave pază-coastă, vechi de 40 ani, **Norje** şi **Eichswold** de 3645 tone, torpilorul **Aeger** de 550 tone, puitorul de mine **Olav-Tryggvason** de 1600 tone.

Mai multe torpiloare au plecat în Anglia intrând în compunerea flotei, iar restul de 2 nave pază coastă, 6 submarine de 420 tone şi 250 tone şi 20 torpiloare au rămas sub ocupație germană.

SUEDIA

Patru distrugătoare comandate pentru Marina Suedeză au plecat din Italia spre țară însoțite de o navă.

Ele se numesc: **Puke, Pnaslander, Romulus** şi **Remus.**

Insula Gotland, a fost întărită cu artilerie; au fost amenajate şi câteva aerodromuri.

Noul pachebot Stockholm, (vechiul a ars în întregime pe cala de construcție) a fost lansat de curând la Trieste.

Are 28.000 tone, motoare Diesel, viteză în serviciu 19 noduri.

Este prima navă mare construită special pentru croaziere. Poate lua la bord 640 pasageri.

In prezent exportul Suedez spre Est şi spre Sud urmează o cale normală. Pentru exportul spre West drumul **Narvikului** este blocat, deaceea Suedezii au intrat în negocieri cu U. R. S. S. pentru a stabili o linie de tranzit necesară exportului său.

STATELE-UNITE

Dela începutul războiului au fost vândute 90 vapoare americane totalizând 364.014 tone. Dintre acestea 119.307 tone au trecut sub pavilion Francez şi Englez iar restul au fost cumpărate de Grecia, Panama, Belgia şi Brazilia.

Au fost lansate în luna Martie, distrugătoarele **Kearny, Plunkett, O'Brien, Mayo,** submarinele **Thresher** şi **Triton.**

La manevrele din Pacific, care s'au desfăşurat în luna Aprilie au participat 11 chiurasate, 20 crucişetoare şi portavioane, mai multe flotile de distrugătoare, 65 submarine şi 500 avioane, sub comanda amiralului Richardson.

Marina a comandat noi avioane de bombardament, de 84 tone (actualele au 14 tone mai puțin) şi 12.000 mile rază de acțiune.

Marina militară americană are de curând 3 mari remorchere **Navajo, Seminole,** şi **Cherokel** cu propulsie Disel-electric.

Fiecare are 4 motoare Diesel cu 12 cilindri, 950 C. V., care acționează 4 generatoare ce dau curent de 550 volți.

Curentul vine la 4 motoare propulsive care prin intermediul unui reductor acționează o singură elice.

Viteza e de 15 noduri.

Aceste remorchere au 62 m. lungime şi 11,75 lărgime.

A fost lansată nava transport de hidroavioane CURTISS, cu un tonaj de 8600 tone (Washington) viteză 18 noduri.

Va putea lua la bord 24 hidroavioane mari.

Nava poartă numele celebrului inginer constructor de avioane Glenn Hammond Curtiss care a făcut proectul primului hidroavion transatlantic.

I. R. D. P.

INDUSTRIA ROMANA DE PETROL S. A.

BILANŢ GENERAL ÎNCHEIAT PE ZIUA DE 31 DECEMBRIE 1939

ACTIV

Acţionari		—	3.204.925
Cassa & disponibil		—	14.156.450
Produse petrolifere		—	7.780.338
Debitori diverşi		--	29.255.166
Efecte publice şi acţiuni		—	8.778.402
Materiale		—	81.783.412
Investiţiuni :			
Sonde şi instal. şant.	622.883.978		
Amortizări pe 1939	97.957.711	524.926.266	
Concesiuni miniere	10.715.887		
Amortizări pe 1939	1.071.588	9.644.299	
Linii garaj vag. cist.	15.793.496		
Amortizări pe 1939	1.579.349	14.214.147	
Auto, animale, vehic.	1.345.916		
Amortizări pe 1939	134.591	1.211.325	
Mobilier	1.187.779		
Amortizări pe 1939	1.187.778	1	
Imobile	30.394.290		
Amortizări pe 1939	911.828	29.482.462	579.478.500
Conturi de ordine :			
Garanţii cons. ad-ţie	315.000		
Depozitari de titluri şi efecte publice	9.082.884		
Total lei		—	724.437.193

PASIV

Capital	—	600.000.000
Fond de rezervă statutar	—	26.415.072
Dividende neridicate	—	7.772.345
Creditori	—	33.736.629
Casa de Ajutor a Funcţionarilor	—	8.330.842
Cont tranzitoriu	—	518.863
Beneficiu net	—	47.663.442
Conturi de ordine :		
Consiliu de ad-ţie, cot. garanţii	315.000	
Titluri şi efecte publ. în garanţii	9.082.884	
Total lei	—	724.437.193

PROFIT & PIERDERE

ÎNCHEIAT PE ZIUA DE 31 DECEMBRIE 1939

DEBIT

Cheltueli generale	—	14.713.743
Impozite	—	6.909.338
Taxe miniere şi redevenţe de stat	—	56.083.243
Cheltueli de extracţie	—	22.548.382
Exploatarea cond. & rezerv.	—	713.455
Dobânzi şi comisioane	—	1.132.114
Amortizări	—	102.842.845
Beneficiul net	—	47.663.442
Total lei	—	252.606.562

CREDIT

Report din 1938	—	4.997.881
Venitul din produse petrolifere, participaţiuni şi diverse	—	247.608.681
Total lei	—	252.606.562

Preşedintele consiliului de ad-ţie,	Administrator delegat,	Director general,	Şeful contabilităţii
Nicacki Botez	*Al. G. Donescu*	*Ing. Th. Theodorini*	*C. Niculescu*

Verificat şi găsit în conformitate cu registrele contabilităţii,

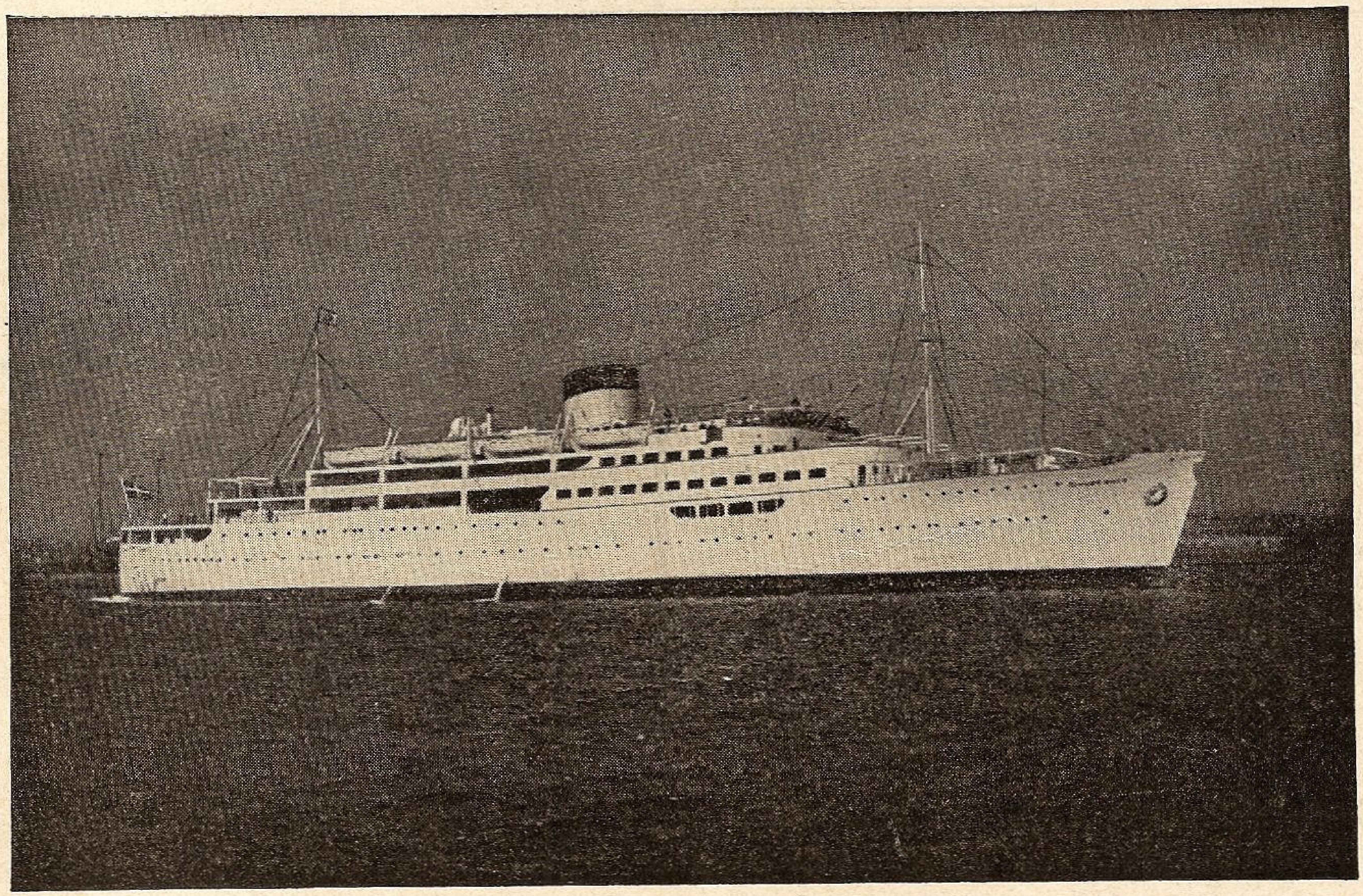
Censori: *M. Gr. Popescu*, expert contabil; *Emil Ioachimovici, V, Secară, P. Stroescu* şi *I. Lucescu*

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN-OG-SKIBSBYGGERI

COPENHAGA (Danemarca)



IN ACESTE ŞANTIERE AU FOST CONSTRUITE MOTO-NAVELE
„BASARABIA“ ŞI „TRANSILVANIA“

LIGA
NAVALĂ
REGALĂ
ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M KOGĂLNICEANU)

Cam. Arafaji
[illegible] Juridic

O navă de război scoţând fum gros spre a se feri de atacul submarinelor.

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul IX No. 7 — 8 **Iulie — August 1940**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE REGALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director: Comandor A. NEGULESCU

Numărul 7—8

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE REGALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 349/08.

Iulie - Aug. 1940

CUPRINSUL:

C-dor A. Negulescu: Gânduri de ziua marinarilor pag. 223
Calust Asvadurov: 15 August 1940 . . . . „ 224
Scarlat Preajbă: Trup sângerat . . . . „ 225
C-dor N. Steriopol: Dunărea şi Marea Neagră făuritoare şi întregitoare de neam . . . „ 227
Ing. Em. Enescu: Problema organizărei industriei navale la noi . . . . „ 229
C-dor. August Roman: Ocolul Mediteranei . . . . „ 233
Contr'amiral C. Negru: Canalul Panama . . . . „ 236
Profesor N. Daşcovici: Regulile Războiului şi neutralitatea . . . . „ 238
Cronicar: Războiul Marin . . . . „ 240
* * * Ziua Apelor . . . . „ 245
M. Negru: Impresii din Finlanda . . . . . . „ 247
Maria Bellu: De ziua Voastră . . . . „ 251
Carmen Sylva: Muzica Mării . . . . „ 251
I. M. M. Recenzii . . . . „ 252
* * * Ştiri din Ţară . . . . „ 253

Supliment:
1. Marea Noastră pentru tineret, Nr. 14
2. Marşul Marinarilor, *de Căpitan Negulescu Zaharia*.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 1000
Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Regale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti, pentru a fi membri ai L.N.R.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (străjeri şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRLOR L. N. R. R.
PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25*, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51*. 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R. R.
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 24*, 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204*, Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5% specialităţi 25% retete medicale.
FARMACIA „ELECTRA M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11*, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22*, Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41*, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8*, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19*, 15% reducere.

BAZARGIC

HAINĂRIE ŞI GALANTERIE — LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9*, 20% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21*, acordă 10%.

Apel către camarazi

Atât din ceiace se cunoaşte din trecut, cât şi din darea de seamă, reiese că rolul Ligii Navale şi rostul publicaţiilor noastre este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în masa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, aşa cum prea bine a spus Augustul nostru Preşedinte, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre nu sunt scrise pentru marinari, dar trebuesc să fie scrise de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

BRĂILĂ

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală*, specialități 10%, rețete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza*, plombe, extracții, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piața Sf. Arhanghel*, 10% reducere.

TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10% reducere.

FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26*, oferă medicamente cu reducere de 10% și rețete preparate cu 20%.

D-l ȘTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109*, oferă încălțăminte cu o reducere de 10%.

D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51*, oferă medicamente cu reducere de 5% și articole de parfumerie cu 10%.

D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.

D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea"*, oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.

D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale*, oferă pește de tot felul cu o reducere de 10%.

D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199*, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.

D-l STAN ROȘCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42*, se oferă a confecționa haine cu o reducere de 10%.

CÂMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEȘCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură și încălțăminte, 3% reducere.

S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.

GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.

„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparațiuni și 10% cumpărături.

V. BUCUR, magazin de pălării și blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.

FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare*: reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărți românești și 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărțile românești și papetărie 20%*, la cărțile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51*: la filme și plăci fotografice 10%; fotografii, developări și copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie și vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7*: rabat 25% la imprimate.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17*: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii și cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie și accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

LIGA NAVALĂ REGALA ROMÂNA

BUCUREȘTI I, STR. SPIRU HARET Nr. 6 — TELEFON: 3-49-08

Subsemnatul ………………………………………… în vârstă de ……………… ani și cu locuința în

str. …………………………………… Nr. ……………… din comuna ………………………………… județul ………………………… declar

că mă înscriu din toată inima ca membru [1]) ………………………………… în Liga Navală Regală Română cu o

cotizație de [2]) …………………………………………… lei anual, socotind aceasta ca o datorie de bun român.

Semnătura (citeață) ………………………………………………

[1]) Major sau junior.

[2]) *Cotizația membrilor majori este:*

240 lei anual pentru cei cu salarii sau venituri peste 3000 lei lunar

120 „ „ „ „ „ „ „ „ sub „ „ „

Cotizația *membrilor juniori*, străjeri și premilitari, este de 24 lei anual.

Membrii majori primesc GRATUIT ambele reviste lunare; membrii juniori primesc numai „Marea noastră pentru Tineret". Dacă doresc a le primi pe amândouă, cotizația va fi cea de 120 lei anual.

Pentru cei din familia membrilor, cotizația este de 60 lei anual, fără a primi revista. ● La înscriere mai plătesc: membrii majori 80 lei, cei juniori 30 lei pentru carnet, insignă și statut, adăogând și o fotografie.

BON

pentru participare

la concursul XI

Sunt / Nu sunt membru

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALCEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRĂGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACAROF, Str. Bucureşti, 3, (50% raze 30%).
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
FARM. IORDAN IORDANOF, Str. Paris 2, 10% specialităţi.
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
DROGUER. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10% 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. V. Dr. SAPCAGIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

I. STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLOVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10 % radio, 15% material electric).
N. DUMITRANOF, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTELOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBRESCU, *Str. Regele Ferdinand 16*, (18%).

FIERARI

A. ILIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TOMOF, *Str. G-ral Hurgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru	Lei	60
Cartea Dunării de Jean Bart	„	60
O corabie românească de J. Bart.	„	20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu	„	140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu	„	60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S.	„	10
Marea de Ciocârdel Radu	„	50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel	„	12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel	„	12
Marina Regală de R. Ciocârdel	„	20
Cartea apelor de Apostol Culea	„	60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu	„	60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa	„	60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo	„	20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noulle dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu	„	600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R.	„	12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu	„	5
Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu	„	10
Poporul Românesc şi Marea de Prof. univ. N. Iorga	„	5
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu	„	5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici	„	5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu	„	5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu	„	10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu	„	120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei	„	60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu	„	100
Volumul legat	„	120
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru	„	12
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu	„	10
Insigna L. N. R. R. pentru membri majori	„	60
Insigna L. N. R. R. pentru membri minori	„	25
Trofee pentru şapcă	„	200
Flamura L. N. R. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.)	„	120
Flamura L. N. R. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.)	„	150
Flamura L. N. R. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.)	„	300
Flamura L. N. R. R. Nr. 1 (2 × 1 m.)	„	1000
Baston port flamură elegant	„	580

FILIALELE L. N. R. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	(în adormire)	
2. Brăila	General Avramescu	La grupul nav. grănic.
3. Brașov	General I. Carlaonț	La corpul de armată
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La comenduirea pieței.
5. Cernăuți	(în adormire)	
6. Cetatea Albă	(în adormire)	
7. Chișinău	(în adormire)	
8. Cluj	Col. Manole Enescu	Str. Șincai 1 (Uzina electrică).
9. Constanța	C.-Amiral Schmidt Victor	La Hotel Carol
10. Corabia (Romanați)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
11. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
12. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	La primăria comunei
13. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
14. Falciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
15. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
16. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
17. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
18. Stălinești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
19. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
20. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Cerealelor, 4
21. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
22. Hotin	(în adormire)	
23. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
24. Ismail	(în adormire)	
25. Piatra-Neamț	Lt.-col. Eugen Hociung	La prefectura județului
26. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
27. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
28. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
29. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
30. Silistra	Avocat Mircea Costopol	Str. Sf. Petru și Pavel, 6
31. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
32. Soroca	(în adormire)	
33. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
34. Tg. Lipcani (Hotin)	(în adormire)	
35. Tg. Mureș	G-ral Georgescu-Pion	La comand. diviziei
36. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	La comand. garnizoanei
37. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
38. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
39. T. Severin	V. Netta	La Șantierul naval
40. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
41. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului
42. Cahul	(în adormire)	
	9+1	12

MEMBRII L. N. R. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă“.

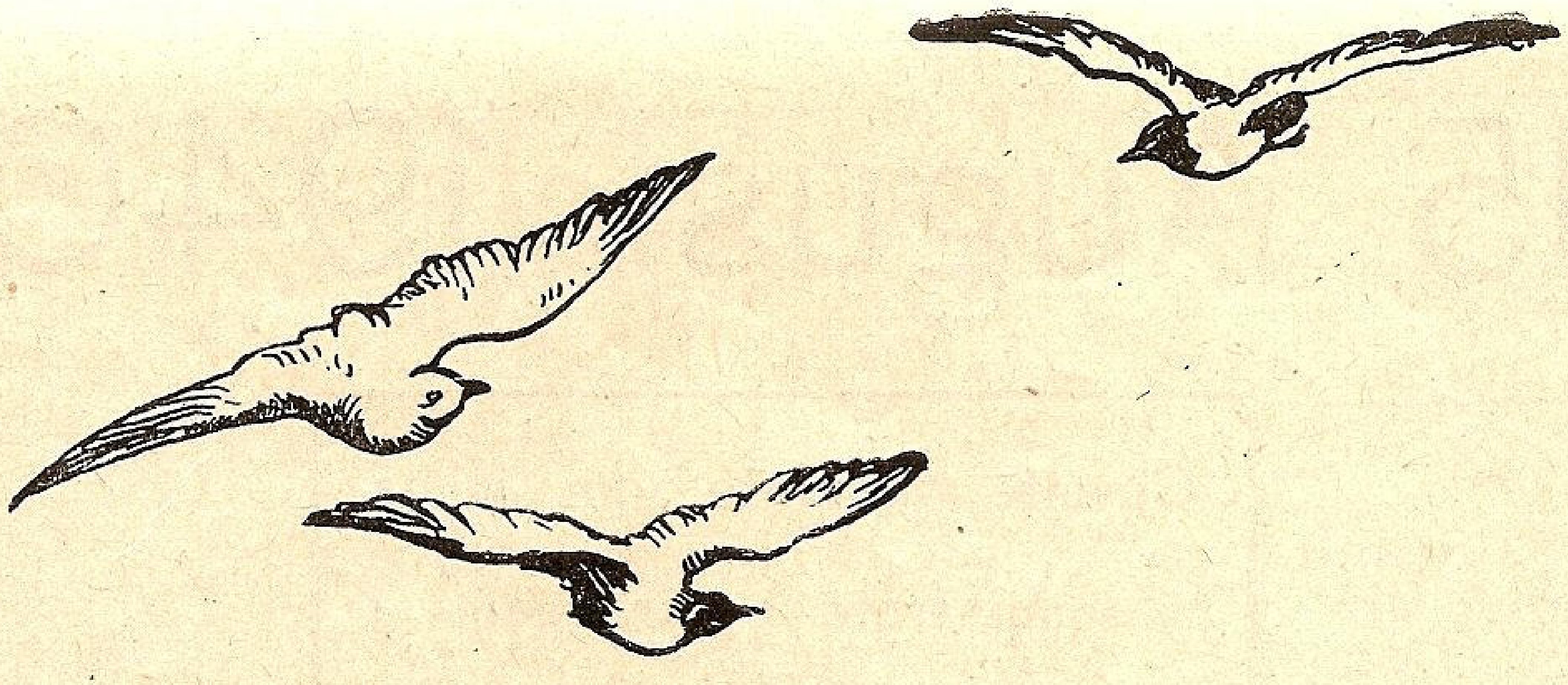
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 3.49.08.

Buletinele, gazetele și revistele primite la Biblioteca L. N. R. R.

Buletine: A. G. I. R., Antigaz, Buletinul Bursei București, Buletinul demografic al României, Buletinul Dunării Maritime, Buletinul pompierilor, Buletinul pregătirii premilitare.

Gazete: Avântul, Gazeta Carpaților, Cerul Nostru, Condeiul, Focșanii, Marea, Gazeta Municipală, Progresul, Gazeta Transilvaniei, Țara Nouă.

Reviste române și streine: Revista aeronauticei și marinei, Presa, Cele trei Crișuri, Corespondența economică, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Igiena Socială, Revista Industrială, Revista infanteriei, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Luptătorii Voluntari ,Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Muncă și Voe Bună, Natura, Nautica (L. N. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Plaiuri Săcelene, Poșta Nouă, Răsăritul, Revue de la Ligue Maritime Belge, România (revista Oficiului Național de Turism), România Aeriană, România Eroică, Roumanie Nouvelle, Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Revista Societății filatelice române, Tinerimea Română, Le Yacht, De Zee, Revista cursurilor și conferințelor universitare. Sentinela.



Gânduri de Ziua Marinarilor

> *Românii mei!*
> *Fiţi mari în ceasul bucuriei,*
> *Fiţi mari în ceasul încercărilor.*
>
> Regina Maria

Marinarii şi-au ales ca ocrotitoare pe Maica Domnului, a cărei Adormire cade la 15 August,— Sfânta Maria Mare, cum îi zice poporul creştinesc.

Deşi din fire nu sunt mândru, totuşi, când în apropierea acestei zile mari şi sfinte îmi pregătesc rândurile de proslăvire a marinarilor noştri, — mă simt străbătut, sguduit de un fior de mândrie.

Mă mândresc că fac parte din pleiada, din ce în ce mai numeroasă, a camarazilor mei, marinari români, pleiadă de eroi necunoscuţi, cari înfruntă zi şi noapte, fără întrerupere, săptămâni şi luni, urgia vânturilor, valurilor. ceţurilor, viscolelor şi urâtul singurătăţii, spre a duce cât mai departe, peste mări şi oceane, avuţiile şi fala României, dovedind că românul este şi un excelent marinar, căci:

Dela şes şi dela munte
Marinari suntem de frunte,
Şi la punte şi maşini,
Ca şi cei mai buni străini.

Mă simt mândru când răscolesc şi am prilejul să fac cunoscute faptele vitejeşti din timp de pace şi război ale marinarilor noştri din „marina cu tunul şi cea numai cu busola", ori de câte ori Ţara a făcut apel la fiii Ei închinaţi apelor. In războiul de Intregirea Neamului 17 ofiţeri, 16 maeştri militari şi 353 grade inferioare au murit acolo unde datoria i-a chemat ca marinari, ca infanterişti, ca tunari sau ca aviatori, dela Cerna pe Dunăre în jos, până la mare, la Vâlcov şi Constanţa.

Mă simt mândru de dragostea pe care întreaga suflare românească o poartă pentru marinarii noştri şi o manifestează mai ales cu prilejul Zilei Marinei, chiar şi în oraşele şi satele depărtate de ape.

REGINA MARIA A ROMÂNIEI
Marea iubitoare a Mărei şi Marinarilor

* * *

Anul acesta însă...

Anul acesta, fără că această mândrie să fie ştirbită sau micşorată, ea se simte comprimată, adumbrită, înăbuşită de a întregului neam cernire: parte din Bucovina şi toată Basarabia lui Ştefan cel Mare şi a Basarabilor a fost din nou deslipită de sânul Patriei Mume! Un braţ al Dunării bătrâne, o bucată din ţărmul Mării, vechile porturi-cetăţi Cetatea Albă şi Chilia, ziduri contra puhoiurilor păgâne pe vremuri; Vâlcovul, Ismailul, Bolgradul şi Reni dela 4 Iulie nu mai sunt ale României, rămânând totuşi româneşti, *moldoveneşti*.

Cu sufletul obidit, anul acesta nu se va mai sărbători Patronul Marinei în voioşia anilor trecuţi, ci ne vom aduna în jurul altarelor spre a ne reculege şi a ne ruga:

— pentru amintirea *marilor regi* cari ne-au dat independenţa ţării şi întregirea neamului:

— pentru amintirea *marilor regine* cari au iubit, înţeles şi cântat Marea şi apele noastre;

— pentru amintirea provinciilor moldoveneşti smulse din trupul Ţării;

— pentru amintirea *tuturor marinarilor* căzuţi la datorie.

In aceste clipe de adâncă reculegere să căpătăm tăria de a privi viitorul întocmai ca şi cei cari urmau să fie sărbătoriţi, întocmai ca marinarii: când un val năpraznic se prăvăleşte pe punte şi copleşeşte temporar vas şi oameni, — marinarul se scutură, îşi şterge gura de sărătură şi... se pregăteşte a primi, a înfrunta alt val, căci

Ce e val ca valul trece!

Cu credinţă în Cel Atotputernic, care ne-a întărit în clipe de încercări şi mai grele; cu supunere şi încredere în cel care dă tuturora pildă, deşi în inima Lui se adună amarul şi îngrijorările tuturora, să fim aşa cum porunceşte Aceea a cărei inimă se odihneşte la Balcic, — **mari în ceasul încercărilor.**

SUS INIMELE!

Comandor Aurel Negulescu

15 August 1940

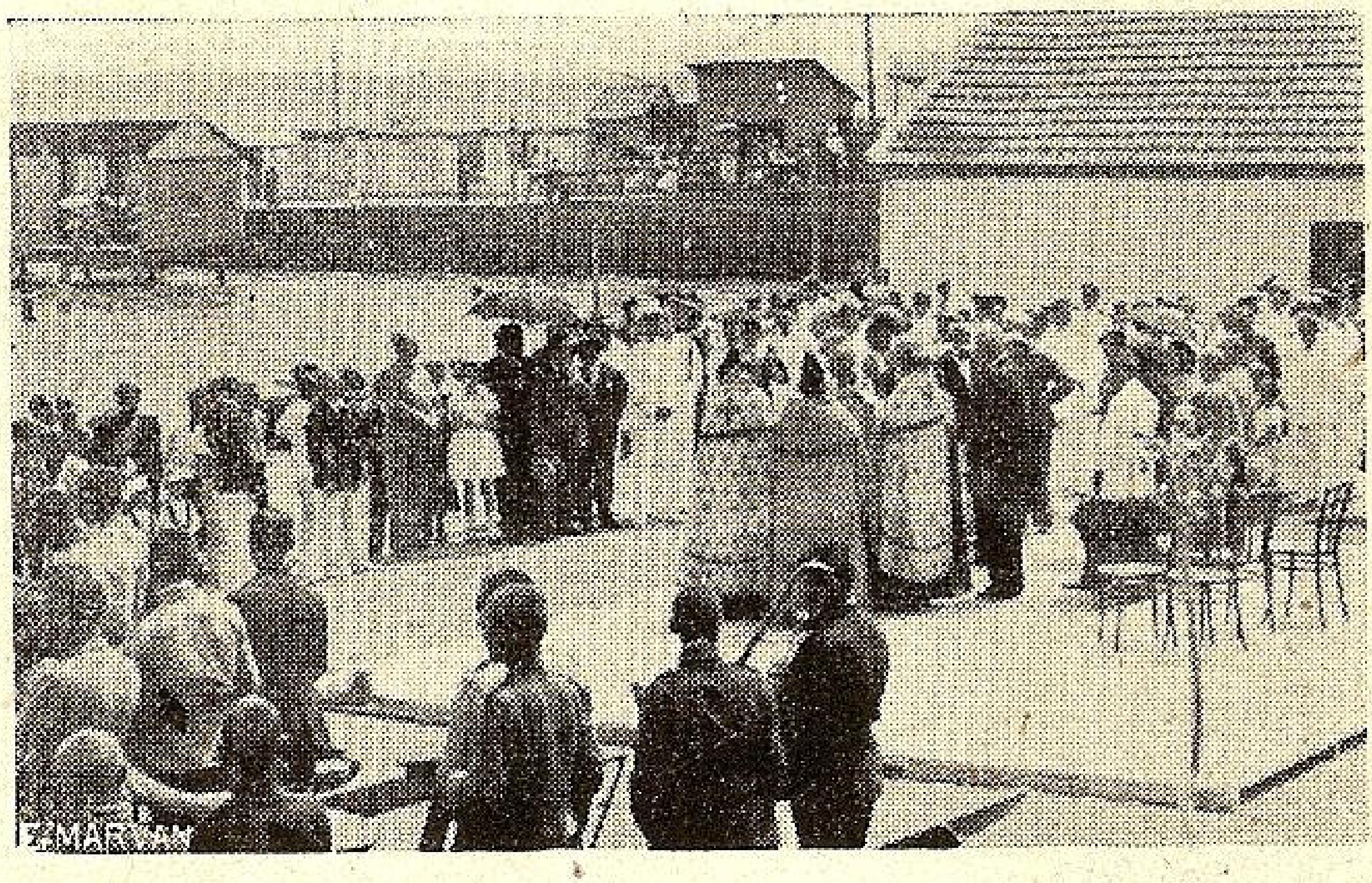
Cuvinte picurate din inima unui frate basarabean

Ziua de 15 August, zi scumpă fiecărui marinar român.

Ori unde s'ar afla, în țara sa, sau pe întinsul nemărginit al apelor între cer și valuri, marinarul român, în această zi, își aduce aminte de cei cari au căzut la datorie, apărând patria și luptând pentru drepturile imprescriptibile ale poporului său.

* * *

Suntem la Cetatea-Albă. Dis de dimineață portul L. N. R. R. este pavoazat cu drapele, cari fâlfâie în adierea vântului. Sus pe catarg este ridicată mândră flamura L. N. R. R. Pregătirile pentru serbare sunt terminate. Careul este format din cercetași, premilitari și marinari cu fețele bronzate, sănătoși și voioși. Vin autoritățile. Numerosul public acoperă teritoriul portului. Se începe serviciul divin.

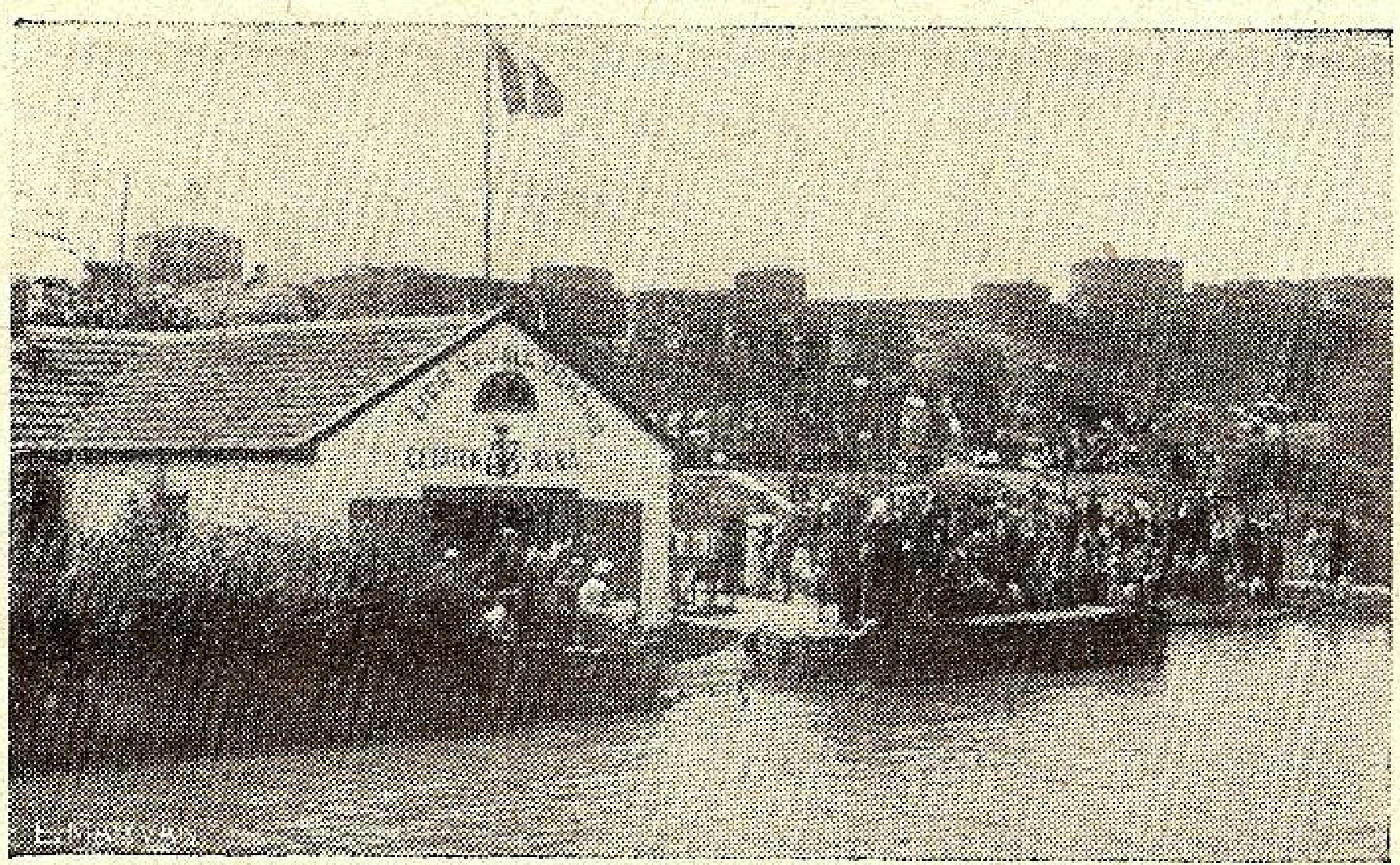


Oficierea serviciului divin

Preoții scandează cuvintele de rugă și corul dă răspunsul, care majestos, răsună pe întinsul azuriu al limanului brăzdat de ușoare valuri ridicate de briză. Cele 14 cutere, albe și frumoase, ale filialei, sunt aliniate impecabil — echipajele lor pe bord — gata a lua parte la regate. In sfârșit vine momentul solemn: depe șalupa militară se aruncă ancora de flori — minutul de reculegere în liniștea care aduce aminte de luptele, în cari au căzut, la sfânta datorie, marinarii români — lupte cari au adus, după atâtea suferințe, întregirea neamului și așezarea României în granițele sale naturale.

Serviciul divin s'a terminat; cuvântările ocazionale sunt pronunțate; începe programul serbărilor: jocuri marinărești, regate; peste tot veselie, voe bună, mișcare. Tineretul aleargă entuziasmat și, pasionat, așteaptă rezultatul întrecerilor. Publicul este plimbat cu ambarcațiile ligii. Muzica militară delectează asistența.

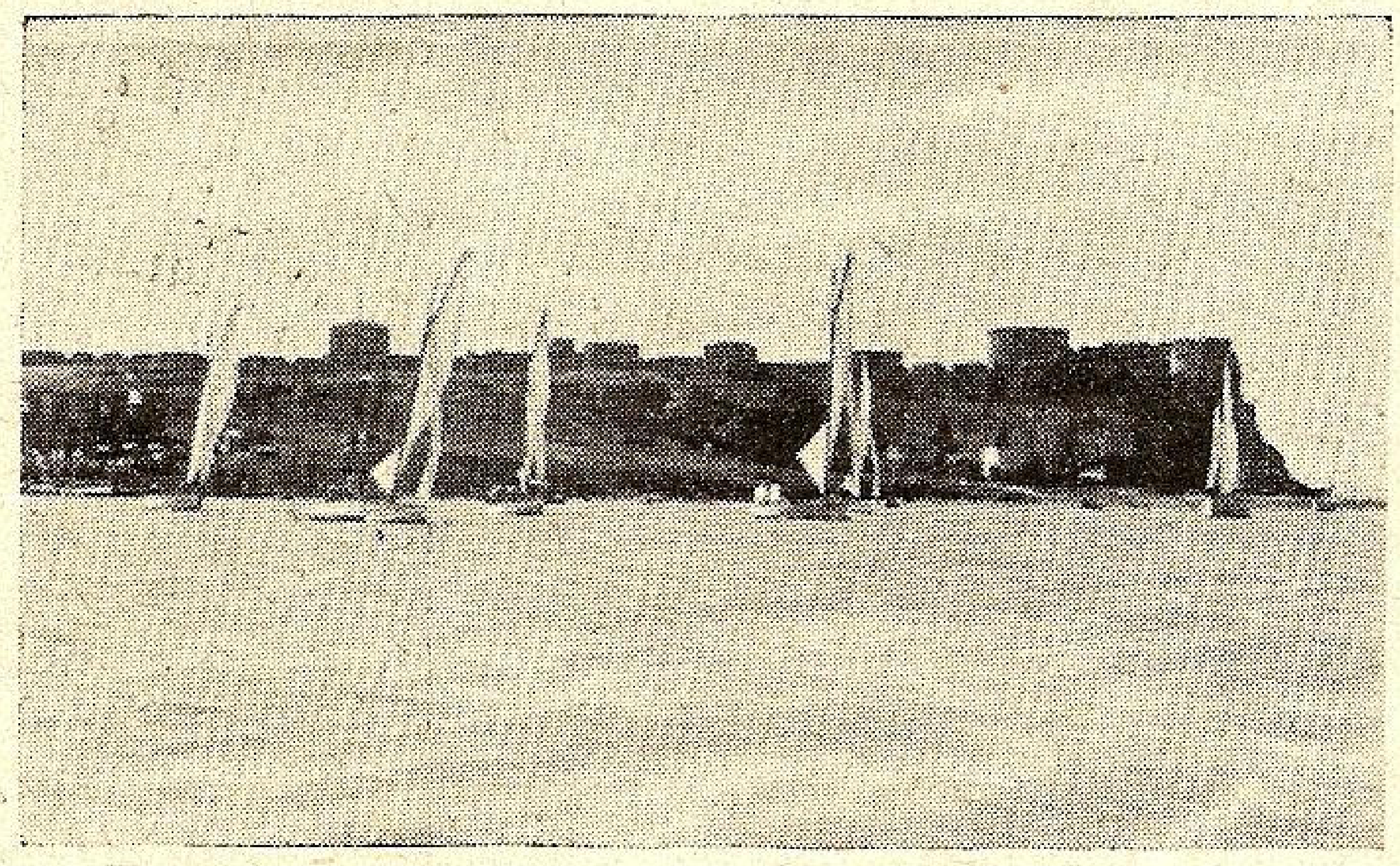
Numai înspre seară portul se golește, ca, după trei-patru ceasuri, din nou lumea să se adune acolo, la serbarea venețiană, care este dată de filiala Ligii.



Casa de adăpost a ambarcațiunilor

Aceasta a fost până în anul 1939.

In ziua de 15 August 1940, noi Basarabenii, pe cari vitregia soartei ne-a făcut pribegi, refugiați în patria mumă, în momentul tradițional de reculegere, trebue, cu tot sufletul, cu toată voința și cu dârzenie de neînvins, să credem și să sperăm că istoria nu și-a pronunțat încă ultimul ei cuvânt și că ziua de 15 August, în viitor va fi, din nou, sărbătorită de noi pe solul natal al scumpei noastre Basarabii.



Cutterele filialei defilând prin fața zidurilor cetății lui Ștefan cel Mare

Atât și nimic mai mult pentru trista zi de azi.

CALUST ASVADUROV
Președintele filialei Cetatea--Albă

TRUP SÂNGERAT....

de **SCARLAT PREAJBĂ**

Trup sângerat, — leagă-ți rana!

Suflet întristat, — oprește-ți durerea!

Minte sguduită, — reia-ți liniștea cerută de cumpăna vremii!

Fața'nlăcrimată, — sterge-ți ochii plânși!

Românie, îmbrăcată în haina îndoliată, — revino la lucrul părăsit din pricina stâncii care a căzut pe coapsa trupului tău!

Căci, dacă din coapsa trupului rumânimii s'au rupt bucăți, care sângeră, taci și suferă în tăcere!

*
* *

Toate apele românești, vechi cât pământul Daco-Romanității, ce se revarsă în Dunăre și Mare, — plâng în locul nostru.

Apele Prutului și Nistrului sunt înroșite și învolburate.

Moldova lui Alexandru-cel-Bun și Ștefan-cel-Mare, în cuprinsul ei dela Ceremuș ,spre sud, până la Delta Dunării — cu nordul Bucovinei și Basarabia toată — smulse din trupul închegării visului gândit de voevodul Mihai-Viteazul și realizat de Regele Ferdinand I Intregitorul Neamului Românesc, — Moldova e văduvită, în sus, de Storojineț și Cernăuți, iar, în jos, de Hotin, Soroca, Bălți, Orhei, Lăpușna, Tighina, Cahul, Ismail și Cetatea-Albă.

Apele, între dealuri, se scoală din albia lor, se saltă în valuri spumoase și se înalță spre Cer, arătându-i strigarea și durerea înstrăinării.

*
* *

Carpații, Dunărea, Tisa, Nistru și Marea Neagră au alcătuit leagănul poporului nostru.

Peste vechii Geto-Daci, din neamul Tracilor, au venit Romanii, încă din timpul lui August și s'au așezat în Dacia, apoi sub împăratul Traian, dela Roma, ei ajung stăpânitorii întregului teritoriu cuprins intre cele patru ape — care este romanizat. Slavii, care vin târziu, deși se infiltrează între Carpați și Balcani, totuși poporul băstinaș își păstrează limba latină în tot cuprinsul, — iar poporul român slujește ca *zăvor* la *poarta Europei* împotriva barbarilor și hoardelor din spre răsărit în spre apusul Europei.

Dacia a fost țara de scurgere a tuturor semințiilor mișcătoare din Asia în Europa.

Mișcarea Slavilor — mulți dintre ei romanizați — e nouă; deci la ivirea lor în Dacia, românii băștinași se găseau încă de veacuri; iar în ce privește apariția Bulgarilor, în sudul Basarabiei și în Dobrogea, fiind în trecere, spre sud, e o așezare cu totul și mai nouă.

*
* *

Incă din antichitate, bogățiile depe întinderile în cuprinsul Daciei atrag luarea aminte a întregei lumi europene, iar în ceiace privește legăturile comerciale, pentru punerea în valoare a bogățiilor aflătoare pe teritoriu, diferite grupări de coloniști aleg căile apelor răsăritene.

Coloniștii greci — din anticul oraș grecesc Tyras — în goană după câștig, prin concurență, ajung la certuri și la lupte necurmate. Acest centru de așezare maritimă și comercială, la gura Nistrului, pe Liman, este Cetatea-Albă, de mai târziu, a Moldovenilor.

Mai apoi, în timpul evului mediu, apare, în aceiaș parte, concurența bizantină, în frământări, cu aceea italiană a republicelor Genova și Veneția.

*
* *

Delta Dunării a fost vechi pământ moldovenesc. Elemente rusești s'au infiltrat ulterior, în massă, în diferite rânduri: bunăoară gruparea malorușilor, plecată dela gurile Niprului, pela 1775, sub domnia împărătesei Caterina II; altă grupare, sub hatmanul Nekrassof, plecată dela gurile Donului, în număr de vreo 20.000 de lipoveni.

Regiunea dela gurile Dunării era însemnată ca o mare piață de schimb, unde se întâlneau oameni și mărfuri din depărtări și apropiere. Voevozii români încheiau acte pentru comerț și transportul mărfurilor — de oarece Țările Românești fiind așezate pe marile artere de comunicațiuni europene erau cercetate de streini, care aveau tot interesul să lege legături comerciale.

*
* *

Acum, desprindem câteva notițe istorice.

Lațcu, fiul lui Bogdan-cel-Bătrân, lărgi hotarele Moldovei spre miazănoapte și-și mută scaunul domnesc dela Baia în vechiul oraș Siret, depe apa Siretului. Apoi Țara Sepenițului, așezată în colțul nordic moldovenesc dintre Prut și Nistru, — sub voevodul român Ștefan, de fel din Maramureș, înrudit cu Bogdan, cuprindea cetățile dela Hotin, Țețin și Hmelov, — așezate astfel: Hotinul pe Nistru, Țeținul pe Prut și Ceremuș, iar Hmelovul pe drumul la Colacin. Sub Petru, zis Petru-Vodă-Mușat, fiul lui Ștefan, căsătorit cu fiica lui Lațcu, Țara Sepenițului se uni cu

Moldova cea cu întinderea mare. Aflăm, atunci, aşezări de pârcălabi la cetăţile arătate mai sus: Hotinul, Ţeţinul, Hmelovul, după cum se face dovada după actul domnesc din 1387.

Hotin, cu vad la Nistru, veche cetate moldovenească, întărită de Alexandru-cel-Bun, apoi reluată dela poloni de Ştefan la 1459, refăcută de Petru-Rareş, este teatru al atâtor războae.

Ţeţinul (Ţeţina), cu turnuri de cetate spre vadul Prutului şi Ceremuş, cetate a voevozilor moldoveni, — recunoscută în 1443, lui Ştefan II al Moldovei, de însăşi regele Vladislav.

Hmelov, cetate moldovenească, în nordul Bucovinei, recunoscută ca şi Ţeţinul, a Moldovenilor, de Vladislav al Polonilor.

Petru-Vodă-Muşat întinse, aşa dar, graniţele Moldovei la miazănoapte până la apele Nistrului, cuprinzând şi vechea cetate a Hotinului, iar urmaşii lui Petru mută stâlpii graniţelor, cu semnul Bourilor, la miazăzi, la Limanul Nistrului, îndeosebi fiul acestuia, Roman-Vodă, se intitula *„de sine stătător Domn Ţării Moldovei dela munţi până la ţermul Mării“*, iar Alexandru-cel-Bun izgoni pe Tătari dincolo de Nistru, până la Limanul unde se află Cetatea-Albă, cuprinse şi vadul Tighinei, peste care duceau drumurile de negoţ ce legau Caffa Genovezilor din Crimeea, spre capitala Moldovei, Suceava, şi spre miazăzi la Cetatea-Albă, mare schelă cu bogate mărfuri europene, aduse, aci, cu destinaţie spre Ungaria, Transilvania, Polonia. Un document, ce poartă data anului 1408, dovedeşte că Cetatea-Albă e în stăpânirea lui Alexandru-cel-Bun, al Moldovei, căruia Genovezii îi recunosc calitatea de „purtător de griji al cetăţii“, iar Voevodul român îi ocroteşte ca unii ce mijlocesc schimbul italienesc de mărfuri, pentru prosperarea economică şi politică a Moldovei. Mult sânge românesc a curs pe câmpiile şi apele moldoveneşti, pentru păstrarea acestui pământ scump, cuvenit.

Cele două uşi moldoveneşti, spre Mare, dela Cetatea-Albă şi Chilia, deschideau căile de comunicaţii, pe apele Dunării şi ale Mării Negre, pentru celelalte ţări ale Europei, ca să pună în valoare bogăţiile româneşti, care să le ducă în depărtate locuri peste ape.

La Chilia se întâlnesc năzuinţele voevozilor ambelor Ţări Româneşti, care ţintesc ieşirea, prin apele Dunării şi Mării, la atingerea graniţelor lor fireşti, închise în hotarele Daciei de odinioară. De aci, dela Chilia, vine şi mărul discordiei dintre Ţara Muntenească şi Ţara Moldovenească. Chilia rămâne a Moldovei, adică a Basarabiei.

Hotinul, Cetatea-Albă şi Chilia sunt întărite temeinic, stau sub grija căpeteniilor probate în lupte şi dârzenie, cu pârcălabi la conducerea lor, care se împotrivesc deselor încălcări tătăreşti şi apoi turceşti.

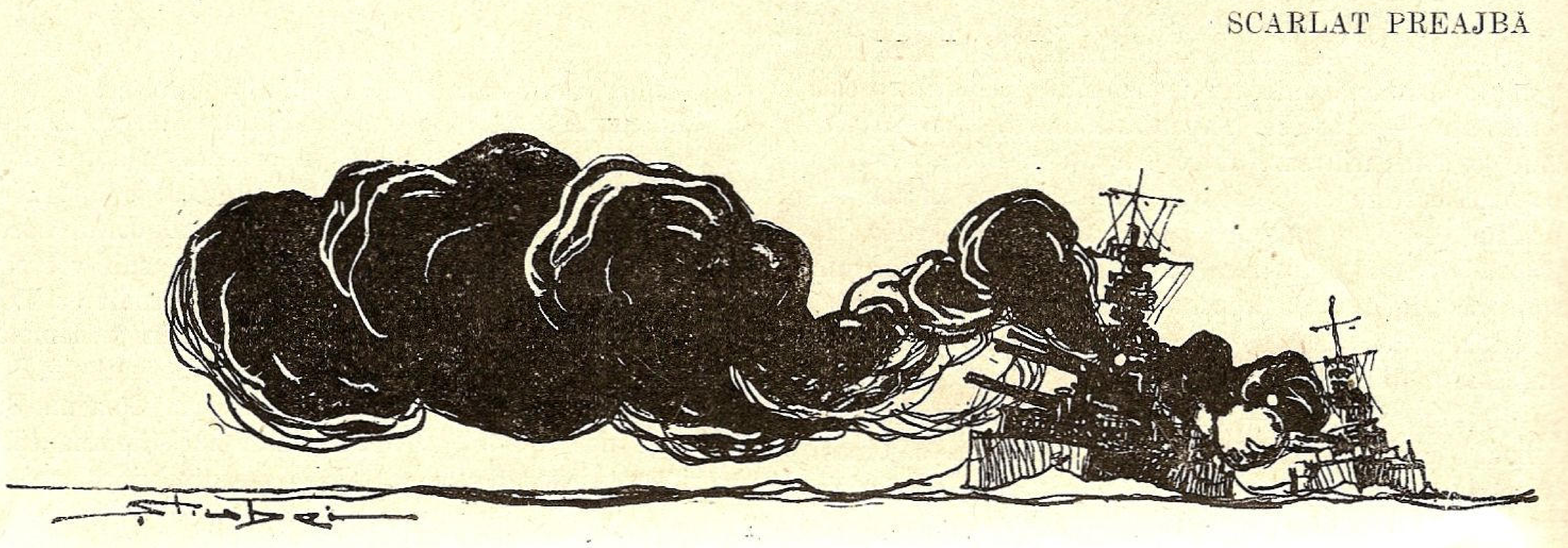
In hotarele acestea răsăritene, statornicite dela Alexandru-cel-Bun, apoi dela Ştefan-cel-Mare, au rămas obiceiuri, tradiţii, limbă, porturi, credinţă prin biserică, artă populară, păstrate cu sfinţenie de moldoveni-bucovineni-basarabeni, şi până în zilele noastre. Şi dacă au fost năvăliri, jafuri, încălcări, stăpâniri streine, grele şi apăsătoare, ele au fost trecătoare — căci trecătoare trebuesc socotite în depănarea vremurilor pe firul istoriei — iar sufletul, oricât de strivit a fost, a rămas curat şi viu. Locuitorii băştinaşi, care nu pot fi alţii decât moldovenii-bucovinenii-basarabenii, ştiu că peste acele locuri au trecut multe valuri de barbari, iar ei au rămas locului; căci conştiinţa şi instinctul lor, înăscute în ei, le spune că lor le aparţine acest pământ, în care zac osemintele vechilor lor strămoşi; că acest pământ, brăzdat cu plugul ostenelilor lor, e amestecat cu mult sânge românesc.

Oamenii simpli sau cărturarii, de acum şi de totdeauna, morţii şi cei vii, au ştiut la timpul lor şi cunosc acum şi vor şti şi cei în viitor, că nu Istoria vremelnică şi asupritoare a împilătorilor e cea care statorniceşte drepturile eterne, ci însăşi viaţa poporului hărăzit de Dumnezeu să trăiască pe locurile în care s'a pomenit, aci, de veacuri, cu mult mai vechi decât atâtea alte seminţii. Dreptul la această viaţă, de aci, e de drept divin-istoric şi în puterea acestui drept poporul stă, locueşte pămâuntl lui, sfinţit cu sânge din belşug revărsat din trupuri de mucenici şi de luptători ai neamului nostru.

In acest ceas al durerii, nu cu vorbe deşarte se poate acoperi suferinţa sufletului sângerat, ci cu simţirea înăbuşită, cu buzele strivite de dinţii care impun tăcere.

Naţiunea întreagă, în muţenia încremenită de sfâşierea sângerată, înfiptă în coapsa trupului românimei, stă de piatră, ca adâncurile stâncoase de subt apele liniştite, care, odată cu scurgerea apelor, rămâne nepieritoarea viaţă a naţiunii una şi etern aceiaş.

SCARLAT PREAJBĂ



Dunărea și Marea Neagră *)

făuritoare și întregitoare de neam

de Comandor N. STERIOPOL din M. St. M.

Acum în plin război între trei din cele mai mari puteri maritime, când mările sunt sguduite de bubuitul tunului și de exploziile minelor și torpilelor, când singurele drumuri maritime pe care se mai face comerț liniștit sunt tocmai Dunărea și Marea Neagră, am judecat că nu ies din cadrul „inițierilor" dacă voi vorbi de influențele determinante ce au avut aceste căi de comunicație, asupra întregei noastre istorii. Mai mult încă, mi se pare chiar ca un imperativ, de a readuce mereu, în fiecare an, ca un veșnic „ADU-ȚI AMINTE!" în fața ochilor opiniei publice, chestiunea vitală pentru țara noastră, Dunărea și Marea Neagră, ape fără de cari nu putem trăi și de a căror întrebuințare și pază cu capul, cu munca și cu sabia, depinde buna starea și viitorul neamului nostru.

Talleyrand, Ministrul Afacerilor Străine al lui Napoleon, a definit rolul mare ce l'a jucat și îl va juca Dunărea noastră prin cuvintele: „centrul de gravitate al lumii nu e nici pe Elba nici pe Adige; el e acolo la frontierele Europei pe Dunăre.

Această gândire e rezultatul unei constatări istorice a trecutului, ca și o ageră scrutare a orizontului geografic, economic și politic, în negura viitorului.

Nu era oare Dunărea singura arteră de navigație pentru a împrăștia Apusului produsele luxoase și parfumate ale Pontului și ale Indiei înainte de descoperirea drumului în jurul Sudului Africei și a trimite obiectele fabricate ale civilizației Europene, în spre aval spre gurile Dunărei și pe Mare în Orient?

Dar și după descoperirile navigatorilor de drumuri noui pe Mare, și cu toate progresele rutiere continentale, Dunărea a rămas cea mai mare și importantă cale de comunicație care leagă atâtea țări, atâtea orașe dela un cap la celălalt al Europei. Fiind o adevărată mare ce pornește în spre Orient, are particularitățile drumurilor maritime, fără a avea însă riscurile lor.

Pe Dunăre se transportă într'un sens și în altul, marele mase de produse grele. Ceia ce se poate duce cu calea ferată, sau pe camioane, — adevărate jucării în comparație cu capacitățile de încărcare ale șlepurilor fluviale și ale vapoarelor maritime — ar fi cu totul insuficiente pentru a satisface cerințele mereu crescânde în urma progresului științei și a mașinismului. Oricât s'ar încuraja, autarhismul și oricâte cheltueli s'ar face pentru fabricațiuni sintetice, nu se poate renunța la necesitățile pe cari și le-au creiat cu timpul națiunile, și cari necesități nu pot fi satisfăcute numai cu produsele solului lor, sau cu ceea ce se fabrică forțat din cauza unor necesități temporale.

Cu toate planurile cincinale, cu toate declarațiile solemne de independență absolută față de produsele altor țări, care e națiunea care a renunțat la importul de produse străine în schimbul fabricațiilor sau produselor sale? Și cum ar putea să se facă aceste schimburi de mase enorme, alt cumva de cât pe calea largă și eftină a apelor mari, a Dunărei de pildă, care brăzdează Europa dela Vest la Est, și pe căile Mării?

Și ca transporturile să se facă în bune condițiuni, repede și eftin, aceste căi de comunicație, trebue să fie bine îngrijite, accesibile cu o libertate de circulație egală pentru toată lumea și să mai fie și bine păzite, în contra celor care nu respectă legile și regulamentele de circulație pe apă, sau în contra acelora care vor să uzurpe drepturile naționale câștigate prin poziția geografică moștenită și păstrată cu sacrificii mari de sânge și de bani.

O cale fluvială, pentru a fi navigabilă se curăță de epave și nisipuri, se întreține, se îmbunătățește prin lucrări mari și mici pentru a avea în toate părțile, lărgimea și adâncimea necesară navelor care fac transporturile, se mărginește cu geamanduri și alte semne, se luminează acolo unde trebue, așa ca să poată fi întrebuințată ziua și noaptea. Căile maritime, cer și ele posibilități practice de intrări și eșiri ușoare în porturi prin curățarea nisipărilor și mijloace costisitoare de indicarea drumului de intrat și eșit pe orice vreme atât ziua cât și noaptea. Farurile, navele faruri, geamandurile luminoase, prevăzute cu sirene sau simple, stațiunile radio-goniometrice și diferite semne așezate pe țărm stațiunile de salvarea navelor în pericol de înec, cer investițiuni de capitaluri și cheltueli de întreținere, și de continue îmbunătățiri. Deasemeni pentru trecerile grele a unor regiuni fluviale, ca și pentru intrările și eșirile din porturi, se pun la dispoziția navigatorilor, piloți cunoscători ai regiunii și care sunt formați special pentru aceasta.

Căile fluviale și maritime, sunt prevăzute cu porturi de adăpost, de indiguiri costisitoare, cu utilajul necesar pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor, depozitarea lor, cu posibilități de repararea navelor ce fac transporturile și cu un serviciu sanitar, care să împiedice răspândirea molimelor, sau să dea îngrijirea medicală navigatorilor.

Toate aceste cheltueli de investiție, întreținere și ameliorare a căilor de comunicație fluviale sau maritime, sau de servicii ce se prestează navigațiunei, sunt făcute de statele așezate pe malurile lor, de statele cari le dețin. Pentru recuperarea cheltuelilor acestea, sunt prevăzute diferite taxe cari se achită de navigatori, sau proprietarii navelor, adică armatorii, ce la rândul lor le trec în socoteala cărăușiei. Cei care fac transportul, scad la rândul lor socoteala taxelor la prețul de vânzare a produselor, sau încarcă prețul de vânzare a mărfii, iar uneori sau poate de cele mai multe ori, taxele sunt suportate și de producători și de consumatori.

Dar țara riverană, porturile ei, producătorii și cei care asigură încărcarea, sau fac magazinajul, ca și cei care se ocupă exclusiv cu transportul pe apă, își datoresc buna stare, îmbogățirea grație schimburilor comerțului acesta de imensă cărăușie, pe urma căruia înfloresc porturile, se ridică orașele, crește valoarea rodului câmpiilor ale căror întinderi se mărește, ale căror producție se înmulțește prin culturi perfecționate, industrii apar, cresc și se desvoltă, și cu aceasta, buna stare a populației întregi. Și de puterea economică a unui stat, depinde prestigiul, importanța politică și forța militară, adică tăria țării.

Acesta e rostul afirmațiunei cunoscute a marelui nostru om de stat Kogălniceanu, ca o confirmare a declarației

---

*) Conferință ținută în aula Fundației Regele Carol I în ciclul inițierilor.

la început citată a Principelui Talleyrand relativ la valoarea Dunărei, ca centru de gravitate politico-economic: „Dacă Românii au o misiune providențială de îndeplinit ,aceasta nu poate fi decât aceia de a sta ca păzitorii Dunărei.

Cât Românii au fost stăpâni pe Dunăre ei au fost tari și puternici ; de îndată ce țărmurile ei au fost răpite din stăpânirea lor, și întărite prin cetăți străine, iar gurile ei au fost date altora, consecința a fost decadența națională, politică și economică a principatelor. Tot istoria ne arată că reînflorirea țărilor române n'a început iarăș decât din ziua când cetățile turcești de pe țărmurile noastre s'au sfărâmat, și când libertatea Dunărei a fost pusă sub scutul Europei".

Dar Dunărea își menține întreaga sa valoare de mare drum european și România întreaga sa însemnătate ca deținătoare și păzitoare a celei mai lungi porțiuni a Dunărei, și a gurilor ei în întregime, atât timp cât libertatea transporturilor pe apă e asigurată și mai departe, pentrucă gurile Dunărei nu sunt la Vâlcov, Sulina sau Sf. Gheorghe ci la strâmtorile Mărei Negre, la Bosfor și la Dardanele, prelungirea naturală a fluviului nostru[1]).

Cum Dunărea cu gurile ei apropiate sau îndepărtate au jucat un rol atât de important în istoria neamului nostru, în „cât când Românii au fost stăpâni pe Dunăre ei au fost tari și puternici" — cum spunea Kogălniceanu — să depănăm puțin firul ei istoric, care se confundă cu însăși istoria neamului.

Origina dunăreană a poporului român.

Poporul românesc a luat naștere dintr'un război de expansiune politico-economică, acel al cucerirei Daciei „pentru găsirea unui drum către regiunile germane, unde se concentrase apărarea naționalității germane împotriva cotropirei romane" [2]*), precum și pentru a stăpâni Dunărea",... prefăcând-o în râu roman, curgând între cetăți romane și purtând corăbii romane"* [2]*).*

Noul popor român așezat pe malurile acestui fluviu, arteră de comunicație ce a legat în toate timpurile comerțul Occidentului civilizat, cu cel al bogatului Orient apropiat și așezat pe țărmul Mării, nu se putea să rămână străin de comerțul productiv al cărăușiei pe apă. „La Chilia, la Galați și la Brăila, veniau vase din tot răsăritul, apoi, câtă vreme Marea Neagră nu devenise încă o mare turcească, din Veneția și din Genova, se pare și mai de departe, tocmai de pe țărmurile Spaniei [3]).

Incă din timpurile îndepărtate ale Evului Mediu, pătrunseseră în Marea Neagră și Dunăre, înființând centre comerciale, Venețienii și Genovezii. In rivalitatea și concurența comercială a celor două republici italiene, reuși a-și impune preponderența Genova.

„Ca urmare a biruinței deci, corăbiile genoveze pătrunseseră în toate acele părți unde se mai păstra stăpânirea sau înrâurirea constantinopolitană. Multă vreme, Bizantinii își avuseseră dregători și ostași prin locuri destul de îndepărtate ale Mării. Negre până în Crimeia, care păstră până foarte târziu atârnarea ei de Impărăția Răsăritului. Această atârnare nu dăinuise și sub Impărații Latini. Tătarii din Rusia luaseră cu totul în stăpânire peninsula. Acum Genovezii se înțeleseră cu Hanul și căpătară de la dânsul dreptul de a-și face pe această coastă o colonie, care avu cel mai mare noroc. Cu timpul un lanț de așezări genoveze se înșiră dealungul acestei frumoase mări albastre și unul din cele mai frumoase drumuri de negoț cu Răsăritul ținteа încă de pe la 1350 la Caffa" [4]).

Porturile Cetatea-Albă și Chilia devin porturi importante de tranzit între Polonia, Ungaria, Rusia și Occident.

Muntenii la rândul lor făceau și ei comerț de cărăușie fluvială și maritimă, având ca port important Brăila.

Politica română a apelor.

La întrebarea, când am ajuns noi la o politică a apelor, D-l Profesor N. Iorga răspunde în „Poporul Românesc și Marea".

„Am ajuns din vremile Celeiului cu pescăriile secolului al XIII-lea, dar măcar decând s'a întemeiat Brăila" și mai departe D-sa scrie :

„Brăila este o fundație a Domnilor Munteni din epoca lui Mircea. In vremea aceasta Muntenia avea toată Dunărea de jos, fiindcă Basarabia nu însemna decât „țara lui Basarab", a creatorului statului Muntean. In toată partea care mergea la gurile Dunărei, erau ei".

„Câtă vreme Chilia a fost munteană ea forma debușeul principal la Dunăre, pentru negustorii din Țara Românească, și pentru Brașovenii, cei mai privilegiați din Sași, în ceeace privește comerțul Oriental. După anexarea la Moldova, în 1465, ea trebue să fi scăzut ca însemnătate, în profitul Brăilei care era înfloritoare încă din 1642, după mărturia lui Chalkokondilos. Subordonată Cetății-Albe ca port, ea întrecea însă pe aceasta în pescărit și până pe la mijlocul secolului XVII-lea, pescăriile acestea erau vestite" [5]).

In Dobrogea Muntenii avură ca port important Isaccea pe care prevăzătorul sultan Mahomed îl ocupă încă din 1418, în vederea viitoarelor campanii ce au urmat mai târziu în contra lui Ștefan-cel-Mare. La Isaccea expedițiunea turcească „distrugea orice dominațiune dobrogeană a Domnului, redus la stăpânirea gurilor Dunării" [6]).

Stăpânirea română a Dunărei și Mărei Negre.

Domnii Țării Românești stăpâneau atât apele Mărei Negre din Dobrogea până la Cetatea-Albă, Gurile Dunărei (până la 1465, când trecură asupra lui Ștefan cel Mare), precum și ambele maluri ale Dunărei . „Miron Costin într'una din operele sale polone, nu-și poate explica numele de Basarabia dat Moldovei Dunărene, deși respinge ideia că ar fi un act de curtenie al Turcilor, față de Laiot aliatul lor contra lui Ștefan cel Mare, însă în poema sa, el amintește „Giurgiul și Brăila, eterne amintiri a acelor Domni Basarabi, care stăpâneau, o parte a Bulgariei, și acel țărm al Mării unde s'a lățit numele Basarabiei, deși câmpia Cetății-Albe până la Euxin a fost totdeauna moldovenească, precum dovedesc mai multe urme ale pârcălăbiei de acolo" [7]).

Mircea, într'un document din 1387, al cărui original e păstrat în arhivele Statului din București, se intitula : „Prinț al tuturor țărilor Ungaro-Române, a țărilor transcarpatine și tătărești, duce de Amlaș și de Făgăraș, șef al Banatului, Severinului și al orașului Silistra și ale ambelor maluri ale Dunărei, până la Marea Neagră" [8]).

Pe vremea lui Ștefan cel Mare, corăbiile moldovenești, cutreerau mările, ducând departe culorile Moldovei. In turnul mănăstirei Zografos dela Muntele Athos, se află o inscripție în piatră a lui Ștefan cel Mare din 1475, închinată marinarilor. *(Sfârșitul în numărul viitor)*

---

[1] N. Dașcovici. Marea Noastră sau regimul strâmtorilor.

[2] Nicolae Iorga. Chestiunea Dunărei, pag. 28.

[3] Constantin C. Giurescu. Istoria Românilor, vol. 2, partea II-a, pag. 553.

[4] N. Iorga. Istoria Românilor în Chipuri și icoane, pag. 233.

[5] N. Iorga. Studii Istorice asupra Chiliei și Cetății-Albe, pagina 191—192.

[6] N. Iorga. Studii istorice asupra Chiliei și Cet.-Albe, pag. 71.

[7] Idem, pagina 75.

[8] B. P. Hâjdeu. Histoire Critique des Roumains, pag. 7.

Problema organizării industriei navale la noi

de Ing. EM. ENESCU

Lăsând la o parte epocile trecute și referindu-ne numai la epoca contimporană, odată cu independența țării noastre și cu înglobarea coastei dobrogene la statul român, s'a născut în mod firesc o problemă a navigației românești pe Dunăre și Mare și ca urmare o problemă a construcțiilor navale ; problemă care a luat o mai mare amploare după războiul de întregire, prin mărirea litoralului dunărean și maritim, aparținând țării noastre.

In viitor această problemă va fi și mai presantă prin intensificarea navigației pe apele noastre, azi navigabile, precum și pe râurile noastre interioare, cari de sigur treptat vor deveni navigabile. Un stat nou ca al nostru, devenit independent abia de 62 ani și apoi întregit abia de 22 ani, a avut să se ocupe de variate și nenumărate probleme, în toate domeniile.

Dintre acestea, problema navigației românești a avut, principial, un fericit început de îndrumare, prin creiarea celor două servicii de stat, de Dunăre și mare, precum și prin încurajarea celor două mari societăți particulare, cea de navigație pe Dunăre și cea pe mare, aceasta din urmă, din nefericire, disolvată în ultimii ani.

In industria navală, era firesc ca tot statul să facă un început, prin menținerea șantierului dela T. Severin, prin creiarea Arsenalului Marinei la Galați, și prin susținerea ,cu comenzi masive, de la N. F. R. și S. M. R., a șantierului particular de la Galați, fost Fernic.

In această problemă a industriei navale, nu s'a urmat însă o politică și un program bine determinat, așa că ea a trăit în mod anarhic, desvoltându-se prea puțin, în special industria particulară, așa cum împrejurările, de multe ori foarte grele, i-a permis. Rezultatul a fost acela cunoscut că în timp de 60 ani, toată flota comercială de mare, aproape toată flota comercială de Dunăre, precum și toate navele militare, s'au construit și și-au făcut reparațiile mari în șantierele străine.

Epoci grele au fost pentru șantierele particulare, mai mari sau mai mici, înjghebate la noi, unele lichidând, altele trăind în agonie, schimbându-și chiar obiectul, din șantierele navale în reparațiuni de mașini agricole sau feroviare ; au fost momente grele și pentru șantierele statului, trebuind, în anumite momente, să concedieze mare parte din lucrătorii specialiști, formați cu sacrificii în decursul anilor, și cari au rămas pierduți pentru industria navală.

Dacă ar fi fost o organizare rațională și susținută, epocile grele ar fi trecut după un plan stabilit și fără mari prejudicii pentru instituție.

A venit însă vremea când, în frământarea evenimentelor ce se întrezăreau, s'a văzut că multe probleme trebuesc rezolvate într'un ritm mai accelerat și că trebue să contăm cât mai mult pe propriile noastre mijloace. S'a început dar și rezolvarea acestei probleme. In cele ce urmează voi arăta, în mod obiectiv, cum trebue soluționată această problemă a industriei navale la noi.

Obiectul industriei navale la noi.

Obiectul unei industrii navale este construirea și repararea navelor comerciale și militare.

Construirea navelor.

Pentru a ne da seama de ceea ce putem face noi, trebue să vedem întâi ce operațiuni comportă construirea unei nave. Aceste operațiuni sunt :

1. Intocmirea proectului navei.
2. Efectuarea părților componente ale corpului, aparatului motor și a nenumăratelor mecanisme auxiliare, strict necesare pentru funcționarea navei.
3. Montarea tuturor acestor părți componente, parte din ele pe cală, iar parte după ce nava a fost lansată la apă.
4. Probele navei pentru punerea la punct a tuturor părților componente și stabilirea datelor technice definitive, cari definesc caracteristicile navei.

Navele ce plutesc pe ape sunt de mai multe categorii: nave militare, nave comerciale, nave de agrement, nave de salvare, nave de diferite întrebuințări speciale, etc. Fiecare din aceste categorii se împart și ele în diferite tipuri.

a) Nave militare.

Ținând seamă de situația noastră specială, avem nave militare de Dunăre : monitoare, vedete, șalupe rapide, nave pentru servicii auxiliare.

In ce privește navele fluviale, experiența noastră de peste 50 ani, ne permite să stabilim, în deplină cunoștință, datele caracteristice și proectul ori cărui tip din cele arătate mai sus, trecând chiar de la tipurile actuale, la altele, adaptate nouilor împrejurări de după războiul mondial, precum și progreselor făcute de artilerie și aviație, în ultimul timp.

Din părțile componente ale acestor nave, nu se pot confecționa la noi de cât numai corpul, și acesta parțial. Nu putem să confecționăm încă plăci speciale de cuirasă, nu confecționăm tablă de oțel de înaltă rezistență, nu confecționăm tablă galvanizată de grosimile necesare, etc.

Iată dar că la acest fel de nave trebue să aducem din afară, chiar pentru corp, cele mai importante părți. Aparatul motor și mecanismele auxiliare, trebue să le aducem în întregime din afară.

Șantierelor noastre le rămâne rolul de a le monta și definitiva.

In ce privește navele maritime, în starea actuală, putem afirma că nu ne putem încumeta noi să proectăm în condiții satisfăcătoare, asemenea nave. Proecte teoretice putem face ori câte, și de sigur că fiecare inginer de specialitate, a făcut în decursul carierei, mai multe sau mai puține de asemenea proecte. Dar ele nu au valoare dacă nu sunt aplicate la construcție, în șantier, și dacă după construcție, nu sunt manevrate în largul mării. Progresul technic al acestor nave militare, merge într'un ritm așa de accelerat, de foarte multe ori în cât la o navă ce se află în lucru, pe șantier, trebue să se schimbe, în cursul lucrului, foarte multe din datele și mecanismele prevăzute în primul proect.

Numai un șantier care lucrează nenumărate nave de un anumit tip, care își bazează datele caracteristice pe o serie de nave construite anterior, pe studii minuțioase și îndelungate, ale modelelor în basine speciale și laboratoare nautice, pe experiența continuă a flotelor ce întrebuințează navele construite, precum și pe progresul realizat de nenumărate uzini de specialitate, cu cari este în continuă și intimă legătură, numai un asemenea șantier poate, în ori ce moment, da la zi ultimul tip de navă.

Toată această documentație cere cheltueli enorme, o organizare continuă și minuțioasă, nenumărate și continui construcțiuni noui, împrejurări la cari noi nu putem aspira, pentru moment.

Deci în ce privește proectarea navelor militare maritime, noi nu putem face altceva de cât să ne asigurăm colaborarea șantierelor străine, cari se găsesc în condițiile arătate mai sus.

In privința confecționării părților componente, chestiunea este tot atât de grea.

Industria noastră metalurgică, în starea de azi, nu poate da aproape nimic în această specialitate; iar desvoltarea ei într'un timp apropiat, nu ne dă nici o speranță, în domeniul naval, întrucât este știut că o industrie, ca să se nască, să se desvolte și să se țină la curent cu progresul timpului, trebue să aibă un debușeu suficient al produselor sale, ceeace nu este cazul, colaborarea șantierelor străine, în ce privește proectul navelor vom importa marea majoritate a părților componente, corp, aparat motor, mecanisme auxiliare, și vom utiliza colaborarea șantierelor străine și pentru montarea la noi a acestor piese, până la definitivarea navei respective.

b) Navele comerciale.

Navele comerciale ce navigă în apele noastre sunt: bărci, șalupe, ceamuri fluviale și maritime, șlepuri, remorchere, tancuri, nave de pasageri, cargoboturi toate acestea fluviale și maritime.

Pentru toate aceste categorii, afară de navele de pasageri, putem afirma că prima operațiune, adică întocmirea proectului, se poate face la noi, în toate amănuntele ei și cu bune rezultate.

In ce privește navele de pasageri nu, căci ele trebue să îndeplinească un complex de condițiuni, de navigabilitate, de confort, de viteză, rază de acțiune, etc., pentru determinarea cărora se cere o îndelungată experiență constructivă, și studii amănunțite ale șantierului respectiv, ceea ce la noi nu există.

De aceea pasagere de mare, nu putem încă proecta, iar în ce privește cele fluviale, să ne mărginim a ameliora tipurile deja experimentate, căci a trece la tipuri noui, este imprudent, riscând să facem mari cheltueli iar nava să nu îndeplinească condițiile minimale cerute, și să rămână cu defecte iremediabile, cari o fac improprie scopului pentru care a fost construită.

In ce privește efectuarea părților componente, corpul se poate construi în întregime la noi, iar aparatul motor și mecanismele, numai parțial, marea majoritate urmând a fi aduse din alte țări.

Este știut că chiar țările cari au o mare desvoltare a industriei navale, comandă totuși și în alte țări, mecanismele speciale, la uzinele cari lucrează numai asemenea mecanisme, putând da în orice moment tot ce este mai perfecționat, la zi.

Montarea tuturor părților componente, precum și efectuarea probelor, se poate face la noi pentru toate tipurile de nave comerciale.

c) Nave speciale.

Navele speciale de agrement, de salvare, etc., momentan trebue să ne mărginim a le procura de la șantierele de specialitate. Cu timpul, când industria navală va începe să se pună pe cale, se poate conta să se execute corpul la noi, iar aparatul motor și mecanismele să se aducă din uzinele de specialitate.

In cele arătate mai sus am definit obiectul industriei navale, la noi, în ce privește construcția navelor.

Repararea navelor.

Ca ori ce obiect, o navă, prin întrebuințarea ei, începe să se degradeze. Mai mult încă, s'a constatat că navele se degradează mai repede când stau dezarmate de cât când funcționează.

Este dar necesar, chiar după primul an, să se facă lucrări mici de întreținere, curentă, la corp și aparatul motor; apoi după 2-3 ani revizia periodică, după aceea reparația generală, iar în cazuri speciale, reparația avariilor eventuale, din cauza navigației sau în luptă.

Pentru toate aceste operațiuni, industria noastră navală, trebue să fie organizată, utilată și pregătită, pentru ca ele să se facă totdeauna la timp și în condițiuni technice și economice satisfăcătoare.

Dacă construcția totală a navelor, nu este posibilă la noi în țară, cu tot amorul nostru propriu și cu toată dorința ce am avea, și aceasta pentru nenumăratele motive arătate mai sus; și dacă pentru obținerea unei nave, fie adusă gata din șantiere străine, fie montată la noi, întâmpinăm nenumărate greutăți, apoi o dată intrată în stăpânirea noastră, este o datorie imperioasă ca ea să fie întreținută în cea mai perfectă stare, gata în orice moment, să dea maximul de randament, comercial sau militar, după felul său.

Nu este admisibil ca o țară ca a noastră să-și trimeată navele peste mări și țări, pentru a fi reparate, după cum nu este admisibil ca o navă să stea în reparație, din lipsă de organizare a șantierului, un timp mai mare de cât acela necesar pentru a fi construită.

Cum trebue să fie organizată această industrie.

Am văzut mai sus care este obiectul industriei navale la noi.

In situația de azi, când marele nostru public nu este încă inițiat în tainele și perspectivele comerțului pe apă, și când capitalul disponibil, găsește mai ușor plasament în întreprinderi mai la îndemâna priceperii celor profani, se înțelege că industria navală, unde primul interesat este statul, trebue să primească primul imbold tot de la stat.

Am văzut capitaliști, cari fiind solicitați să participe la înființarea unei societăți de navigație, erau foarte nedumeriți, deoarece din moment ce vaporul a plecat în largul mării, cine mai poate să urmărească ce se întâmplă cu el.

Așa că, pentru moment, numai statul, care are interese militare și economice, poate să organizeze și această industrie.

Inițiativele particulare, ale unor oameni cunoscători și vrednici, s'au lovit de nenumărate greutăți, și unele mai curând, altele mai târziu, au trebuit să sucombe, unele definitiv, iar altele așteptând tot dela stat reînvierea.

Să vedem cum să organizeze statul această industrie. Am spus mai sus că statul are interese militare și economice.

Pentru interesele militare statul, prin Ministerul Marinei, trebue să organizeze și să întrețină șantiere militare.

Pentru interesele navale economice, statul, tot prin Ministerul Marinei, trebue să organizeze, să îndrumeze, să controleze și să susțină șantiere navale comerciale.

Pentru organizarea și întreținerea primelor, precum și pentru organizarea, îndrumarea, controlul și susținerea celorlalte, este nevoe de un organ central competinte, sub autoritatea Ministerului Marinei, compus din specialiști în această materie. Să dăm fiecăruia ce este al lui: technicienilor marinari conducerea technicei marine; celor aviatori technica aviației, etc.

Acest organ, compus din puține persoane, și denumit Consiliul de organizare, îndrumare și control al industriei navale, va avea următoarele atribuțiuni:

I. Să stabilească bazele de organizare a șantierelor militare și ale celor particulare;

Acest lucru este de mare importanță, pentrucă dacă şantierul, fie militar, fie comercial, nu este raţional organizat, randamentul lui este slab, şi cu toate sumele enorme ce le poate da statul, rezultatul nu poate fi satisfăcător.

Acest lucru este aşa de elementar, că pare cu totul de prisos să mai fie amintit. Ori cu cine se discută asupra unei întreprinderi, pe care o conduce, este convins de necesitatea organizării şi este convins că a organizat. Totuşi la fiecare pas se vede lipsa de organizare, cu toate urmările ei.

Aceasta înseamnă că nu este destul ca cineva să creadă că organizează, ci să ştie într'adevăr ce este o organizare.

2. Să stabilească cotele de lucrări, ce trebue să execute pentru stat, atât şantierele militare cât şi cele comerciale, menţinând echilibrul necesar între aceste cote, aşa fel ca ambele feluri de şantiere să poată trăi şi să se desvolte armonic, tinzând paralel către acelaş scop, către un randament optim, în interesul statului.

Acest lucru are de asemenea o mare importanţă.

Unui şantier, ca şi oricărei industrii, trebue să i se dea de lucru, atât cât are capacitatea sa ca entitate organizată, trăind şi desvoltându-se cu un randament satisfăcător.

Dacă i se dă mai puţin de cât este necesar, pentru acest scop, el merge spre decădere ; dacă i se dă mai mult, înainte ca el să fie organizat a primi, este o risipă, şi randamentul său scade.

Apoi mai este chestiunea de echilibrare între şantierele controlate de acest organ, pentru ca, după cum am spus mai sus, ele să se desvolte paralel şi armonic, nici să se concureze, nici să se nimicească unul pe altul.

3. Controlul şi punerea la punct a preţurilor obiectelor fabricate.

In industria navală, ca şi în industria de armament, preţul obiectelor fabricate este foarte greu de stabilit, de cel care vrea să controleze.

El se poate stabili pe două căi, sau prin comparaţie cu alte oferte, sau prin analiza cheltuelilor de cost, ţinând seamă de cheltueli generale, etc. ale şantierului respectiv.

Primul procedeu este foarte greu, la noi, unde chiar dacă s'ar putea avea oferte din străinătate, ele nu sunt reale, fiind totdeauna influenţate de elemente cari scapă posibilităţilor noastre de control.

Al doilea procedeu este posibil, cu două condiţii, pentru ca să se obţină un preţ real, întâi ca şantierul respectiv să fie raţional organizat, pentru ca să nu înglobeze la cheltueli sume neraţionale, şi al doilea trebue ca organul ce controlează preţul, să fie competinte, pentru ca să înţeleagă perfect şi să poată chiar ceti şi printre rândurile documentelor ce i se dă la îndemână.

Altfel dacă statul se bazează numai pe preţul ce i se prezintă, care de multe ori este departe de a fi cel raţional, se aruncă în mod inutil sume considerabile, cari ar putea fi întrebuinţate cu folos.

4. Controlul mersului şantierelor pe cari statul le întreţine sau le susţine.

Inţeleg un control riguros, continuu şi efectiv, la toate operaţiunile ce se fac, aşa cum controlează un administrator delegat, conştient de răspunderea sa, o industrie oarecare.

Se urmăreşte ca conducerea şantierului să execute întocmai legile şi regulamentele de organizare ; se controlează dacă şantierul execută lucrările sale, în condiţii technice satisfăcătoare şi la timp ; controlează ca cheltuelile să se facă raţional, după normele şi în limitele stabilite.

5. Controlează activitatea consilierilor şi tantiemele ce li se dau, reducându-le atunci când ele sunt exagerate, căci orice cheltuială inutilă, măreşte preţul fabricatelor, pe care îl plăteşte statul, şi micşorează randamentul economic al întreprinderii.

Acestea ar fi în esenţă ,atribuţiunile acestui organ central, de organizare, îndrumare şi control al industriei navale la noi.

După aceasta să vedem cum trebue să fie organizate şantierele.

Şantierele marinei militare.

Marina militară trebuind să opereze în două regiuni diferite, fluvială şi maritimă, trebue să fie organizată în ambele aceste regiuni.

Şantierele navale vor fi instalate pe lângă bazele navale dela Dunăre şi de la mare.

Chestiunea bazei navale este marea chestiune a marinei, asupra căreia s'au făcut ample discuţiuni, în special asupra locului unde să fie fixată.

Unele păreri au fost pentru fixarea ei la Dunăre, iar altele pentru fixarea ei la mare.

Dacă se ţine seamă de consideraţiuni geografice, strategice, topografice, hidrografice, etc., rezultă neîndoios că baza principală trebue să fie la Dunăre, iar la mare va fi o bază secundară.

Baza principală, dela Dunăre, pe lângă depozitele de materiale şi alte instalaţiuni, va cuprinde şi marele şantier de construcţii şi reparaţiuni al marinei militare.

In ce priveşte punctul unde trebue instalat acest mare şantier, rămâne ca forurile răspunzătoare să-l determine. Ţinând seamă însă de toţi factorii hotărîtori, în asemenea chestiune, regiunea unde trebue instalat, nu poate fi de cât regiunea Brăila.

Ţinând seamă de obiectul acestui şantier, arătat mai sus, el trebue să construiască navele militare şi să execute marile reparaţiuni ale acestor nave.

In privinţa organizării administrative, el trebue organizat după sistemul administraţiei industriilor comerciale. Sistemul administraţiei militare s'a dovedit, în decurs de 50 ani, că nu poate da un randament satisfăcător şi ar fi o greşală ca, în ritmul timpurilor de azi, să stăruim mai departe în acest sistem.

Din punct de vedere al utilajului technic, şantierul ar cuprinde următorul utilaj :

1. Un basin pentru manevra şi adăpostul navelor, ce se află în construcţie sau în reparaţie.
2. Una cală pentru construit navele mari de Dunăre şi de mare, utilată cu grui mecanice mobile şi cu toate mecanismele ,cele mai moderne necesare.
3. Un basin de radoub, pentru scoaterea navelor mari, la vizitat şi reparat.
4. Un doc flotant pentru ridicarea navelor mijlocii, pentru vizitat şi reparat.
5. Una cală de halaj, cu cărucioare pe şini, pentru ridicat navele mici.
6. Toate atelierele necesare pentru executarea lucrărilor, precum : centrală de forţă ,turnătorie de fontă, bronz şi diferite metale ; strungărie ; ajustaj ; montaj ; căldări; arămărie; sudaj; construcţii în fer ; construcţii în lemn; marangozie ; velărie; vopsitorie; lucrări electrice; armament; torpile; sală de trasaj; etc.

Toate aceste instalaţiuni şi ateliere, vor fi sistemate şi utilate după principiile cele mai moderne şi cu maşinile cele mai noui.

Am zis că acesta va fi şantierul principal, al marinei militare, atât pentru navele fluviale, cât şi pentru cele maritime.

Aici se mai pune o chestiune importantă. In timpul cât navigaţia pe Dunăre este oprită din cauza îngheţului, cum se face mişcarea navelor de mare, spre şantier şi de la şantier?

Perioada de îngheţ a Dunării, variază dela zero zile, la circa 3 luni.

In fiecare iarnă se porneşte o campanie, prin presă sau pe alte căi, pentru procurarea spărgătoarelor de ghiaţă, cu cari, după unele afirmaţiuni, s'ar putea menţine tot timpul navigaţia pe Dunărea maritimă.

Experienţa îndelungată, în diferite părţi ale lumei, a arătat că această afirmaţie nu poate fi exactă. Ori câte spărgătoare de ghiaţă am avea, natura îşi va urma cursul ei implacabil, şi noi ne vom supune. Dunărea va îngheţa mai departe şi nu vom putea conta pe o navigaţie continuă, pe Dunărea maritimă.

Totuşi, dacă am avea spărgătoare de ghiaţă, am putea face mult, scurtând perioada de împiedecare a navigaţiei, ajutând spargerea şi scurgerea gheţei, la începutul şi la finele perioadei de îngheţ, precum şi ajutând navele, cari, în aceleaş perioade, pentru motive de urgenţă, au nevoe de a intra sau ieşi.

Aceste operaţiuni, îşi au însemnătatea lor foarte mare, şi de aceea suntem pentru procurarea spărgătoarelor de ghiaţă, de cari nu trebue să fie lipsită nici un moment, marina militară şi cea comercială.

In ce priveşte intrările şi ieşirile navelor de mare, în şantier, în perioada de îngheţ, trebue de ţinut seamă întâi ca cu ajutorul spărgătoarelor de ghiaţă, să se reducă pe cât posibil, perioada de împiedicare a navigaţiei, şi al doilea, programul de construcţii şi reparaţii mari, să fie aşa de raţional alcătuit, încât plecările şi intrările navelor în şantier, să nu coincidă cu momentele de împiedicarea navigaţiei, din cauza gheţei. In mod, practic, acest lucru este posibil.

Pentru instalaţiunile arătate mai sus, urmează planuri şi devize de detaliu, dar cari nu au locul a fi redate aci.

Am spus că în afară de baza navală principală, dela Dunăre, cu şantierul ei principal, marina va avea şi o bază navală secundară, la mare, pe lângă care va avea un şantier naval secundar.

Utilajul acestui şantier trebue făcut pentru scopul reparaţiunilor mijlocii şi mici ale navelor de mare, precum şi pentru vizitarea urgentă a fundului navei şi elicelor.

Urmează studiul de detaliu al unui asemenea şantier cu devizele instalaţiunilor, dar nu este locul a fi redat aici.

După cum am arătat, mai înainte, şantierele navale particulare, pornite din iniţiative, cu cele mai bune intenţiuni, nu s'au putut desvolta şi trăi singure, cele mai multe lichidând, iar altele recurgând la susţinerea statului. Este incontestabil, după cum am arătat şi mai sus că în acest domeniu, fiind un interes general, statul trebue să dea sprijinul său. Chestiunea este de precizat cum să se dea acest sprijin.

Şantierele navale particulare.

Şantierul particular, organizat după metodele industriei particulare, să-şi bazeze programul existenţei sale, cu un procent cât mai însemnat, pe lucrările particulare, şi numai într'un procent, mai mare sau mai mic, după împrejurări, pe lucrările statului.

Nu este nici în interesul statului, nici în al şantierului, ca întreaga sa existenţă să se bazeze numai pe stat.

După aceea trebue ca statul, care susţine şantierul, să-l urmărească şi controleze, prin acel organ, de care am vorbit mai înainte, în ce priveşte utilajul, conducerea technică, executarea technică a lucrărilor, stabilirea preţurilor, etc.

El trebue să fie ajutat atât cât trebue să existe un echilibru şi un paralelism armonic, între desvoltarea sa şi aceea a şantierelor navale ale statului.

Numai pe aceste baze şi şantierul îşi poate crea o situaţie viabilă, iar statul va avea un real folos.

Intr'un articol viitor, va urma organizarea, în detaliu, a unui şantier naval particular, la Dunăre.

Ing. EM. ENESCU

„MICA"
SOCIETATE ANONIMA ROMANA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆◆

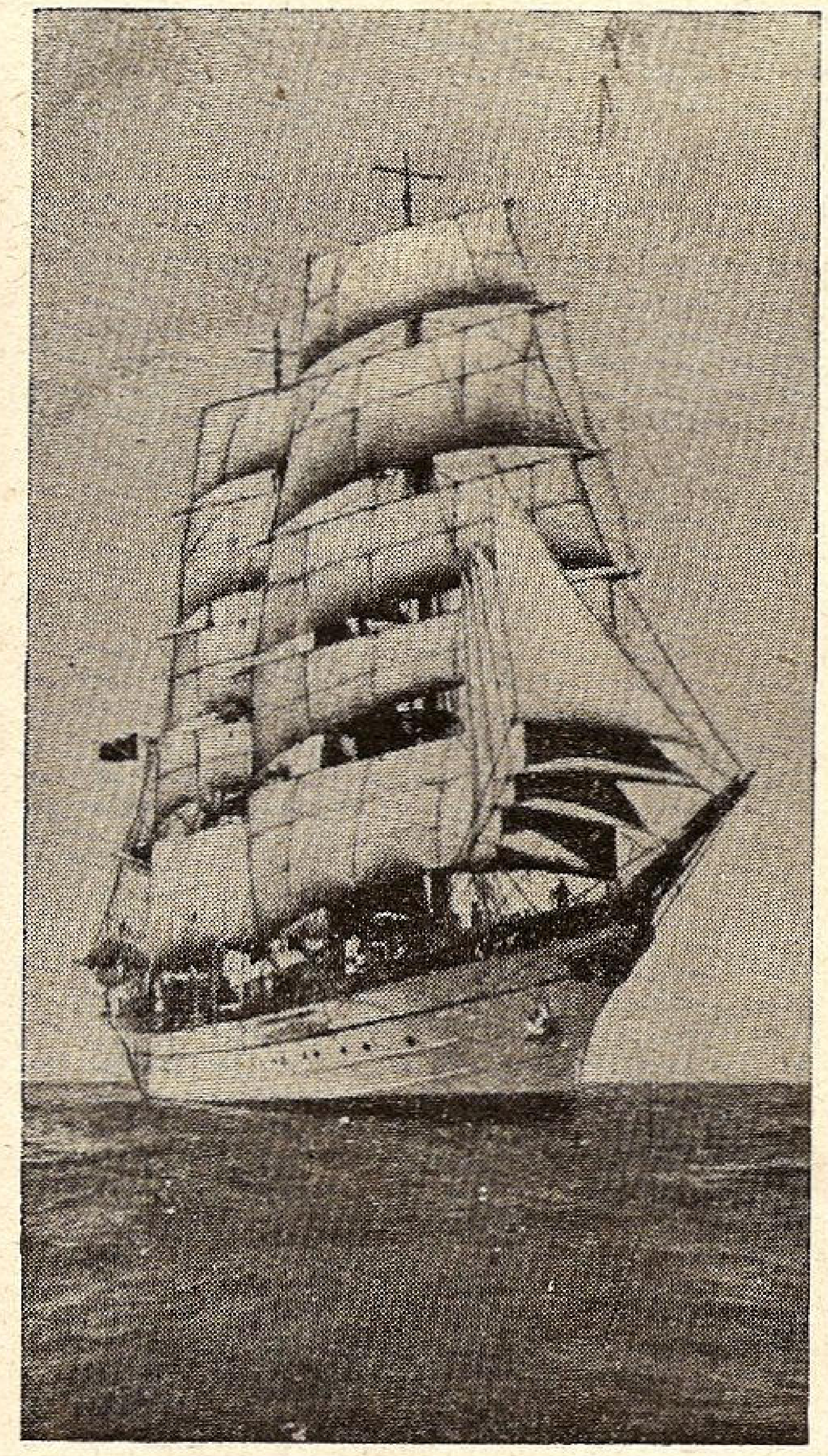
Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

Subscriţi la bonuri pentru înzestrarea armatei

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"

(7)



Nava şcoală „Mircea"

> **„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"**
> **Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.**

Exerciţiile cu rame şi motor s'au executat astfel :

— Anul II Şc. Navală şi elevii de liceu, tragere la rame;

— Sergenţii Şc. de Specialităţi, exerciţii de rame.

Pentrucă nu puteau intra în bărci toţi elevii odată, acelora cari erau disponibili li s'au explicat articolele din Reg. Serv. la Bord în legătură cu bărcile, mandarul şi curăţenia la bord.

Baia Palma, fiind favorabilă unor atari exerciţii, se poate afirma că şi sub raportul instrucţiei marinăreşti de bărci şi şalupe, în acest colţ de Mediterană s'a realizat mai mult decât în alte porturi.

IV. — *Concluzii.*

Drumul dela Toulon la Palma se poate considera, între cele trei etape de până acum, ca cel mai bogat în randamentul navigaţiei cu pânze.

Nava şcoală „Mircea" a descris, în drumul său spre Minorca, o curbă minunată cu deschizătura spre Nord-Vest, aşa cum se vede de astfel în schiţa anexată la raportul de navigaţie. Această curbă reprezintă un drum realizat cu vele în funcţie de vânt, pentru a se folosi la maximum pânzele.

Efortul nu a fost zadarnic, fiindcă procentul marşului cu nava sub vele a crescut în cursul acestei etape a călătoriei.

Din totalul de 326 mile, cât au format drumul dela Toulon la Palma, s'au parcurs cu vele 163 mile, adică 50% marş cu pânze.

Timpul pentru a face drumul de 326 mile a fost de 46 ore şi 36 minute.

Rezultă dar o viteză medie de 6 noduri. Numărul orelor sub vele a fost de 21 h 23 m, ceiace revine la un procent de 46% din timp marş cu pânze.

Acest procent mic la timp, deşi este mare la mile parcurse, ne demonstrează că viteza navei a obţinut o medie mai mare cu vele şi acesta este încă un fapt îmbucurător. Motorul a mers cu viteza medie de 6,4 noduri, iar sub vele nava a realizat o medie de 7,6 noduri.

Desigur că pentru a se ajunge la o atare medie orară, cu pânze, au fost momente când „Mircea", înclinat pe o coastă, fugea spre Minorca mult mai repede şi de multe ori a depăşit 10 mile pe oră.

Sunt fapte cari dau dreptul a se spera într'un procent de marş cu vele, mai mare. Inceputurile au fost de bun augur.

PALMA-GIBRALTAR

A patra etapă a călătoriei lui „Mircea" începe. Până acum progresul în mersul cu pânze a crescut şi ca îndemânare şi ca procent de drum parcurs sub împingerea vântului.

Curba descrisă de Nava Şcoală „Mircea" dela Tulon la Insula Minorca, pentru a merge cu vântul, este o performanţă, care nu trebuie trecută de nimeni cu vederea.

Prin aceste ape, este drept că au navigat marinari încercaţi; dar un vânt mai slab poate decât cel sub care gemea „Mircea" în noaptea de 22/23 Iulie, va fi avariat catargele lui „Vauguard" în ziua de 19 Mai 1938.

Cei cari au urat din toată inima un drum bun lui „Mircea" la plecarea din Constanţa şi şi-au pus nădejdea că o şcoală nouă într'o credinţă nouă se începe, vor avea satisfacţia că nu au pus speranţe deşarte în viitorul nostru pe mare.

26 Iulie.

Pregătiri de plecare începute la 6 h 35 m, se termină la 10 h.

„Mircea" este gata pentru ultima lui etapă de navigaţie spre soare apune.

La 10 h 15 m manevra de plecare este gata şi nava îşi ia drumul spre Gibraltar în Da = 190°, până la eşirea din baia Palma.

Farul dela Cala Figuera este la travers tribord la 11 h 38 m şi câteva minute după lăsarea acestui far în urmă se ia Da = 222°.

Vântul suflă dela Sud-Sud Est cu forţa 3. Marea este puţin agitată şi cerul senin. Huruitul motorului îşi încetineşte zgomotul şi la 12 h 15 m se întind velele. Când la 13 h toate pânzele aureolează silueta lui „Mircea", motorul a tăcut complect şi viteza navei a ajuns la 6,2 noduri. Drumul navei nu este însă favorabil unei bune viteze pentru forţa şi direcţia vântului. La bordul lui „Mircea s'a lansat de mult formula : *„Nu ne interesează drumul trasat de navigaţie pe hartă, ci drumul cu pânze al navei pe mare"*.

Pe baza acestei lozince, drumul navei se schimbă în funcţie de vânt, pentru a avea : la 13 h Da = 230°, la 13 h 45 m Da = 242°, la 14 h 25 m Da = 245° şi la 14 h 30 m Da = 252°.

In acest din urmă drum se contrabraţează două carturi spre babord. Viteza lui „Mircea" variază între 6 şi 3 noduri.

La 15 h 25 m se vede în prova Insula Iviza. Farurile dela Figuera şi Dragonera - Liebeit — sunt folosite încă pentru determinarea poziţiei navei.

Vântul se menţine ca direcţie dar scade ca forţă. Pe măsură ce suflul lui se stinge, se domoleşte marea şi se micşorează viteza navei. Unele vele flutură şi altele sunt complect căzute. La 20 h 30 m se dă adunarea pentru strângerea pânzelor.

La 20 h 45 m toate velele sunt strânse pe vergi şi catarge. Motorul se pune încet înainte.

Ne-am apropiat de insula Iviza şi la 20 h 47 m se schimbă drumul luându-se Da = 192°.

Farul dela Tagomago în vedere.

Este ora 20 h 50 m. Maşina se pune pe drum cu 160 rotaţii.

Peste 20 minute suntem travers de Tagomago.

Noaptea este calmă şi luna aproape de „lună plină" îşi aruncă razele în săgeţi prin parâmele şi catargele lui „Mircea".

Spre Vest farurile depe Iviza, — Tagomago şi Formentera — îşi aruncă pe cer salutul lor pentru marinarii în trecere.

Tinerii elevi la spălatul punţii.

Se face punctul la predarea cartului şi suntem la Lat. = + 38°451 şi Long. = + 1°46'.

27 Iulie.

Navigăm până la 7 h cu maşina. In timpul acestei navigaţii s'a trecut la 0 h 52 m travers farul Formentera la distanţa de 7 mile şi în momentul traversului s'a luat drumul Da = 235°.

Dela 7 h s'a reluat navigaţia cu vele. In cartul 8 h-12 h s'a strâns vela strai şi s'a braţat un cart la babord.

Echipajul execută parte programul şi parte toaleta navei. La 14 h 30 m se ţine o conferinţă despre Tulon şi partea sa la istoria navală a Franţei. Această conferinţă se va anexa în extenso la această dare de seamă.

Vântul bate dela Est şi uneori se schimbă foarte puţin spre Nord. Forţa lui se menţine tot timpul între 4 şi 5.

La 19 h 17 m se strâng unele vele: rândunicile, sburătorii, velele strai, două focuri şi randele; apoi vela mare.

La 19 h 35 m. „Mircea" este travers de farul dela Capul Palos. Dela 18 h se profila prin ceaţă coasta Spaniei în regiunea acestui cap şi acum farul se vede întocmai ca cel dela Tuzla când este în pâclă.

Deşi vântul este destul de bun, fiind din pupa, „Mircea" nu realizează o viteză mai mare de 4 noduri şi uneori nici chiar atâta. Vergile sunt braţate chiar la semn. Incă o noapte în plină mare prin locuri cari acum un an erau sub foc şi bubuit de tun.

Luna este mai rotundă, mai plină şi mai luminoasă. Prin straiurile şi sarturile lui „Mircea" lumina ei este de argint. Drumul navei tot Da = 235°. In vedere, la tribord, farul dela Capul Tinoso - baia Cartagina.

Punctul navei în miez de noapte este Lat. = + 37°15' Long. = — 0°58'.

Am trecut încă dela 16 h de meridianul Greenwich şi deacum „Mircea" va naviga cu vele întinse într'o regiune cu longitudine vestică.

28 Iulie.

Vântul continuă să sufle dinspre Nord - Nord Est. Uneori trece mai la Est şi apoi revine la direcţia sa iniţială. Forţa lui variază între 4 şi 2. „Mircea" îşi croeşte drum pe întinsul sineliu al Mediteranei, cu velele întinse. Drumul său este Da = 233°.

Farul dela Tinoso se vede încă şi la 3 h 40 m apare şi farul dela Mesa de Roldan. Cu cele două faruri se stabileşte punctul navei la 4 h. Viteza lui „Mircea" în cartul 0-4 a fost în medie de 4-5 noduri. Velatura este însă redusă. In cartul 4 h—8 h se schimbă drumul la 7 h 29 m şi se ia Da = 231° pentru a se folosi vântul cât mai bine.

Este dimineaţă şi viteza vântului a scăzut până la forţa 2.

La 8 h 332m se întind velele sburător şi randele. Drumul navei este Da = 230° şi la 10 h 40 m farul Mesa de Roldan este relevat la travers tribord. „Mircea" se mişcă din ce în ce mai încet, fiindcă vântul scade şi va scădea încă.

Meteorul anunţă calm plat. Chiar dela 13 h direcţia vântului a trecut la Sud-Est. Cu această trecere viteza lui a început să scadă repede şi la 16 h de abia este 1,5.

Menţinerea velelor este iluzorie, fiindcă „Mircea" de abia are o viteză de 1,5 noduri. Capul Gata este în vedere dela 12 h şi deabia la 16 h rămâne înapoia traversului la tribord.

La 18 h echipajul se adună pentru strângerea velelor şi după 22 minute sunt la posturile lor pe vergi şi catarge. Motorul îşi începe muzica lui plicticoasă şi trecând succesiv prin gama lui de viteze, la 18 h 45 m este cu jumătate înainte. Coasta spaniolă se depărtează spre pupa tribord şi la 19 h dispare complet. Avem capul pe farul Alboran.

Tot timpul acestei zile de 28 Iulie cerul a fost când total când parţial acoperit. Cartul 12 h — 16 h a fost senin. La orizont însă vizibilitatea proastă şi evaporaţie abundentă.

Odată cu căderea nopţii evaporaţia pare că a crescut, mai ales spre uscat. Câteva nave se văd trecând, fie în drum cu noi, fie în drum contrariu.

Noaptea este liniştită ca şi marea. Luna apare printre nori şi îşi aruncă săgeţile de lumină printre parâmele catargelor.

In miezul nopţii „Mircea" se găseşte în punctul Lat. = + 36°11' şi Long. = — 2°40'2" şi merge cu 6,4 noduri în drum Da = 230°.

29 Iulie.

Aşa, cu viteza jumătate, continuăm să ne apropiem de farul Alboran. Vizibilitatea este redusă din cauza ceţei. Spre vârful catargelor însă, cerul luminat de lună şi stele.

La 2 h 30 m deabia se zăreşte lumina farului Alboran. Odată farul zărit se ia Da = 180°. Avem prea mult timp până la intrarea la Gibraltar şi distanţa este prea mică. Trebuie să o mărim apropiindu-ne de coasta Africană.

Din cauza proastei vizibilităţi, toţi ochii personalului de serviciu sunt holbaţi în jurul navei, pentru a urmări cea mai mică mişcare ce-ar putea să ţâşnească din ceaţă. Lumina lunii cade uneori pe navă şi-o luminează prin puzderia de paramе, dar la orizont nu se poate distinge nici la o jumătate de milă. Uneori dispare şi cerul înserelat sub nori grei şi negri. Atunci bezna nopţii stăpâneşte peste tot şi liniştea este turburată de zgomotul motorului şi strigătul facţionarilor : „Luminile din prova ard bine : bun cart înainte".

— „Lumina din pupa arde bine ; bun cart înapoi".

— „Bun cart peste tot".

— „Bineee" !

Dela 6 h ceaţa se mai răreşte şi încetul pe încetul dispare complet.

La 6 h 30 m se schimbă de drum şi se ia Da = 78°. După o oră şi jumătate de navigaţie în acest cap se schimbă, iar drumul şi se ia Da = 232°. Viteza navei este de 4.7 noduri.

La 10 h 38 m se ia Da = 180° şi se merge spre capul Tres Forcas, pentru a se recunoaşte coasta. Coasta apare la orizont la 10 h 45 m şi farul dela Tres Forcas se distinge bine la 11 h 45 m. Cu ajutorul acestui far, se pune poziţia navei pe hartă la 12 h 15 m în punctul Lat. = + 35°35', Long. = — 3°.

Marea cu hulă foarte uşoară, care însă nu durează decât în cartul 8 h — 12 h ; apoi este iar calmă.

La 13 se schimbă din nou drumul şi se ia Da = 256°. Se navigă în acest drum până la 15 h 30 m, când se stopează maşina şi nava rămâne în derivă în punctul Lat. = + 35°29', Long. = — 3°13'.

Bărcile sunt lăsate la apă şi echipajul face, pe armamente, exerciţii de rame şi ţinerea cârmei.

Elevii cari n'au intrat în bărci fac semnale cu pavilionul de mână.

La 17 h 15 m bărcile sunt chemate la bord şi ridicate la grui. „Mircea" rămâne în derivă în regiunea Est-Nord Est capul Tres Forcas (C. Vitejo) până la 21 h 30 m, când se pune maşina jumătate şi se ia D = 260°.

La 23 h 45 m apare la babord spre prova, farul Babazau.

In miez de noapte se predă cartul în vederea acestui far în punctul Lat. = + 35°28'5'', Long. = — 3°28'.

Cerul este senin şi cu lună plină ; marea este calmă şi atmosfera complet liniştită. Viteza lui „Mircea". 6.4 noduri.

O adiere de vânt vine dela Est-Nord Est, dar forţa sa este mai aproape de zero decât de unu.

30 Iulie.

Motorul îşi numără respiraţiile şi nava se mişcă în Da = 260°.

Cerul este când parţial acoperit şi luna plină luminează ca ziua, când luna se ascunde şi toată bolta cerească este întunecată de nori.

La 1 h 47 m nava este travers de farul Babazan, care se află la distanţa de 65 mile la babord.

După o oră de marş se vede şi farul dela Morro Nuevo în 5 carturi prova babord. Cu cele două faruri se verifică punctul navei.

Trecem travers farul Morro Nuevo la 3 h 16 m. Drumul navei s'a schimbat la 2 h 54 m şi s'a luat Da = 270°.

Se continuă navigaţia în acest drum şi la 4 h 30 m apare farul dela Capul Baba.

Vizibilitatea este proastă, cerul noros şi valuri de ceaţă par a trece în apropiere de coastă.

Când nava este travers de farul Cap. Baba se pune maşina încet înainte şi se ia drumul Da = 0°; ora arată în acest moment 5 h 30 m şi distanţa la far este 10 mile.

Când clopotul bate 6 h 30 m „Mircea" stopează în punctul Lat. = + 35°25', Long. = — 4°18'.

In acest punct Nava Şcoală „Mircea" rămâne în derivă.

Din când în când se iau relevmente la coastă şi se verifică o continuă derivare a navei spre vest.

Este Duminică. Mâine va fi intrarea la Gibraltar şi „Mircea" îşi face pregătirile necesare ; tot echipajul este la „posturile de curăţenie generală".

Elevii la spalatul efectelor.

Orizontul nu este clar ; fiindcă evaporaţia abundentă face să fie o continuă pâclă şi chiar ceaţă. Cerul este şi el acoperit toată ziua. Nava derivează încet spre Vest şi orizontul pare a se mai clarifica. La 15 h 30 m apar din ceaţă, spre Sud şi Vest, vârfurile munţilor depe coasta Marocului african.

Fără vele umflate de vânt şi fără motor, nava se mişcă spre Gibraltar în baia dintre Morro Nuevo şi Ceuta.

Vântul uneori nici nu adie, cerul este acoperit şi marea calmă.

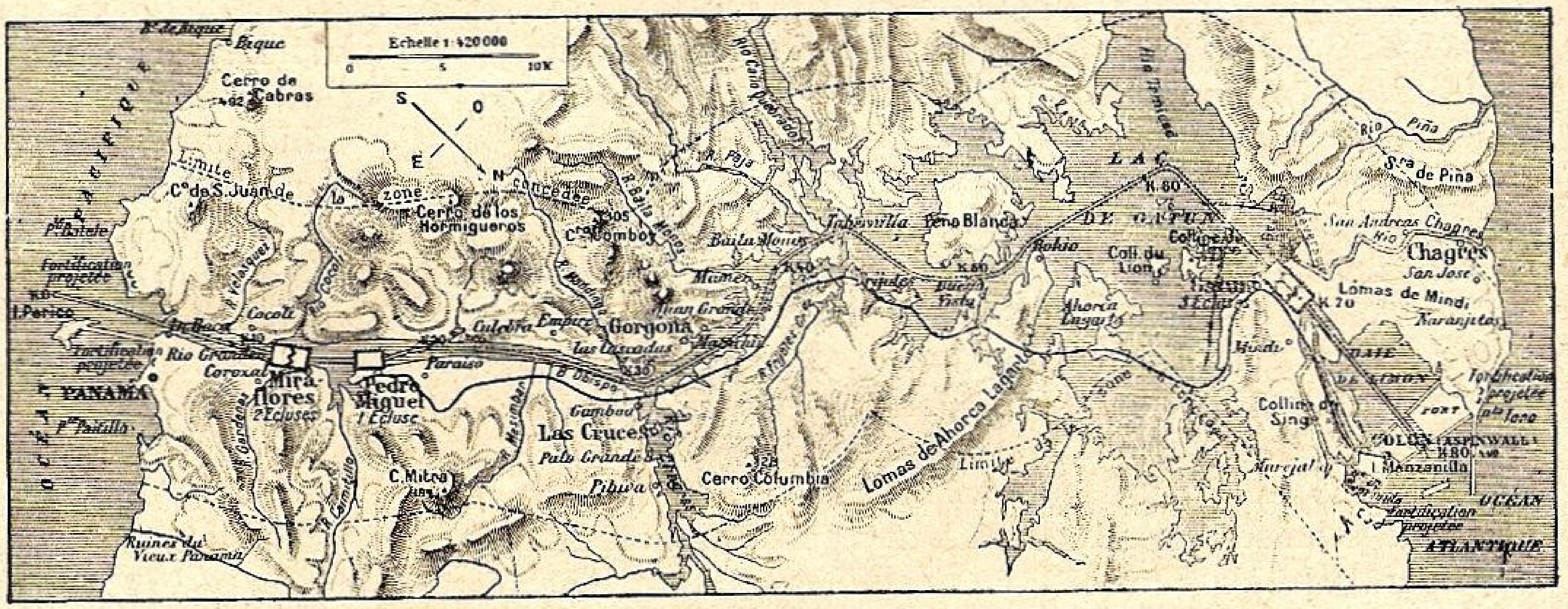
Pentru 19 h motorul se face gata şi dela această oră şi până la 21 h 40 m se fac mai multe giraţii pentru calculul deviaţiei la compasurile magnetice.

In jurul navei linişte completă.

Farul dela Almina — Ceuta — îşi aruncă lumina peste întinsul apei şi salută pe navigatorii în trecere prin faţa sa. „Mircea" se apropie de coloanele lui Hercule, împins de curentul mării. In miez de noapte punctul său estimat este Lat. = + 35°43', Long. = — 4°42'.

Canalul Panama

de Contr'amiral C. NEGRU


Echelle 1:420000
0 5 10K
Cerro de Cabras
S
O
E
N
Limite de la zone concedée
Cº de S. Juan
Cerro de los Hormigueros
Cº Gombo
Pº Batele
Fortification projetée
I. Perico
Cocoli
Rio Grande
Coroxal
Miraflores 2 Ecluses
Pedro Miguel 1 Ecluse
PANAMA
Pª Paitilla
Paraiso
Culebra
Empire
Gorgona
Las Cascadas
Juan Grande
Matachin
Gamboa
Las Cruces
Palo Grande
Pibwa
Cerro Columbia
C. Mitra
Ruines du Vieux Panama
Lomas de Ahorca Lagarto
Limite
Ahorca Lagarto
Buena Vista
Baila Monos
Tabernilla
Peño Blanca
Bohio
LAC DE GATUN
K.60
Coll. du Lion
Gatun 3 Ecluses
Mindi
Chagres
San José
Lomas de Mindi
Naranjitos
San Andreas Chagres
Rio Chagres
Sra de Piña
Rio Piña
K.70
BAIE DE LIMON
Fortification projetée
FORT
Collines de Singe
COLON (ASPINWALL)
K.80
I. Manzanilla
Margarita
OCÉAN ATLANTIQUE
OCÉAN PACIFIQUE

Evenimentele din Europa, cari par că au repercusiuni până'n lumea nouă, îmi aduc în minte flota de războiu a Statelor Unite, care ar putea fi nevoită să treacă brusc dintr'un ocean într'altul, în vederea unor operațiuni cari nu se pot prevedea. Este cred util să ne reamintim marea operă care a făcut posibilă această operațiune politică și strategică, Canalul Panama.

Măreața operă a tăierii canalului de Panama, a modificat nu numai date geografice, prin faptul că insulele oceanului Pacific s'au apropiat de Europa, dar a schimbat și condițiunile comerțului maritim mondial, prin scurtarea drumului între Europa și Asia de răsărit.

Multe fapte celebre, începând din cea mai veche antichitate și mai modernă chiar, vor fi uitate, dar relațiunile între popoarele lumii în prezent și în viitor, vor avea ca pivot importanța acestui canal, care a tăiat în două Lumea Nouă, și ale cărui guri opuse atrag mișcarea maritimă și comercială a tuturor popoarelor pământului.

Pe de altă parte, din mișcarea flotelor de războiu a Statelor Unite reiese și marea importanță politică și strategică a acestei opere, prin faptul că o întreagă armată de quirasate, cu tot cortejul ei de : crucișetoare, vase portavioane, torpiloare, submarine și vase auxiliare ale acestei formidabile flote pot fi trecute numai în 24 ore de pe un ocean pe altul, operațiune care înainte de tăierea canalului cerea mai multe săptămâni, prin înconjurul Americii de Sud, trecând pela capul Horn.

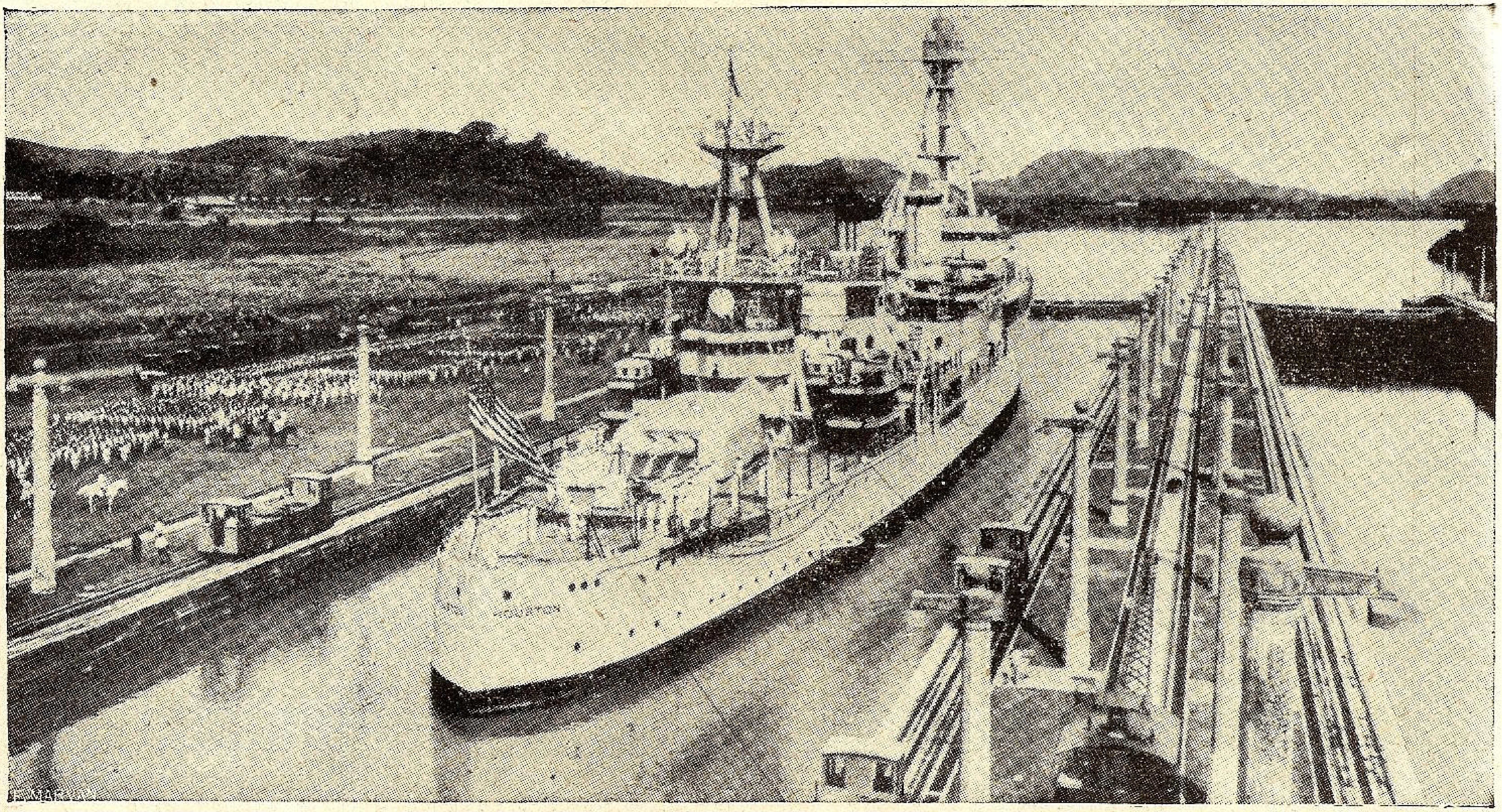
Este, dar, interesant să vedem cum s'a născut ideea tăierii istmului care despărțea cele două Americi și vicisitudinile prin cari s'a trecut până la înfăptuirea acestei opere gigantice, și să vedem în linii mari în ce măsură constă această operă .

*

Ideea de a se tăia un canal prin istmul care leagă cele două Americi, creindu-se astfel un drum scurt între Europa Occidentală și regiunile din răsărtiul Asiei : Indo-China, China - Japonia, a luat naștere în acelaș timp cu descoperirea Lumii Noui. In 1528 navigatorul portughez Antonio Galvano propune lui Carol Quintul, împărat al Germaniei și rege al Spaniei să se deschidă o comunicație între cele două oceane. In 1780, Nelson, preconizează ideea de a se tăia un canal prin Nicaragua. In 1804, naturalistul Humboldt studiind problema la fața locului se oprește la ideea de a se tăia istmul în partea cea mai îngustă, între Chagres și Panama. După 1826, francezii Gavella și Courtines, trimiși de ministrul Duizot, conchid la imposibilitatea acestei opere, ceeace face pe regele Franței Ludovic, Philippe, în 1844 să refuze a discuta problema cu trimișii statelor Guatemala, San-Salvador și Honduras. Un an mai târziu, însă, guvernul din Nicaragua, ca să atragă marile capitaluri europene, se gândește să puie în capul acestei mari întreprinderi o personalitate de mare vază, și face apel la Ludovic Bonaparte, nepot al marelui împărat, încercare care nici ea nu isbutește. In 1870 o comisiune de savanți americani, instituită de congresul Statelor Unite, explorează timp de trei ani istmul și conchid că traseul prin depresiunea Nicaragua, cu toate că e mai lung ca cel prin Colon-Panama, pe unde e tăiat azi canalul, ar fi mai preferabil pentru executarea operei. Așa stă chestiunea până în 1875, când ideea tăierii canalului a fost reluată de Ferdinand de Lesseps. După patru ani de cercetări a grupului de ingineri însărcinați cu studiile preliminare, de Lesseps aprobă proectul unui canal la nivelul celor două oceane, între baia Limon și rada portului Panama. Astfel conceput, canalul urma să aibă o lungime de 74 Km., larg de 22 m. și adânc de 9 m. Din cauza dificultății în executarea canalului la acelaș nivel și a marei risipe a antreprenorilor lucrărilor ,,Compania universală a canalului interoceanic Panama" și care emisese deja obligațiuni de peste 1 miliard franci aur, este lichidată și Ferdniand de Lesseps, director, condamnat la 5 ani închisoare. Nu e locul s'arăt aci peripețiile acestei afaceri, care a născut în vocabularul universal cuvântul Panama o mare escrocherie ; fapt este că în 1904, congresul Statelor Unite, reia ideea tăierii canalului și duce la bun sfârșit pătrunderea istmului, prin sistemul ecluzelor, cum se arată aci.

*

Pentru ca un vapor să treacă din oceanul Atlantic în Pacific sau viceversa, urcă un peron de ecluze, navigă pe un lac ridicat care seamănă cu o terasă, și se scoboară pe celalt ocean, printr'un peron opus. Pe peronul din Atlantic se găsesc ecluzele dela Gatum, una mai sus ca alta, în trei eșaloane, fiecare din ele fiind dublă, pentru ca două vase în acelaș timp să fie ridicate și să treacă în canalul care unește o ecluză cu alta. In momentul când un vas intră în prima ecluză, în cealaltă vecină ei intră un alt vapor care se dirijează spre Marea Antilelor. Echipajul și pasagerii celor două vase își pot vorbi, fără a fi nevoie să ridice glasul, deoarece nu-i desparte decât un spațiu de câțiva metri. Ecluzele funcționează cu o repeziciune de basm ; operațiunea este aproape instantanee, par'că se schimbă un decor de teatru ; vasele se ridică par'că ar eși dintr'o ascunzătoare, cum apar unele personagii la teatru. Nivelul apei crește cât vezi cu ochii în bazinurile dreptunghiulare închise, și cele două nave se ridică deasupra nivelului mării, pe cari puțin mai înainte navigau. Din întâia ecluză se trece în a doua, apoi în a treia, tot mai sus, ajungând aproape la 25 m. deasupra mării. Aceste ecluze au mai mult de 300 m. lungime, sunt largi de 33 m. și adânci de 21 m., dimen-



Un chiurasat american într'una din ecluzele canalului Panama.

siuni cari permit să cuprindă cele mai mari vase construite până la începerea lucrărilor. Locomotive electrice trag dela cheu vasele şi le remorchează până la ecluze; şi cum ecluzele sunt din ce în ce mai sus şi formează trei basinuri deosebite, aceşti mici diavoli, cari sunt locomotivele ,avansează în lungul talazurilor, căţărându-se aproape vertical, ca nişte omizi, ca să treacă dela un canal care uneşte o ecluză cu alta. Nu se vede nici un fum, nu se aude nici un şuerat de aburi, se ghiceşte numai că de jur împrejur e o forţă tăcută dar grozavă, asemănătoare cu forţele ascunse sub scoarţa pământului. Mănunchiurile de cabluri întinse de o parte şi de alta a canalurilor înmagazinează şi distribue fără greş energia electrică produsă în enormele uzine generatoare de electricitate. Pe ambele maluri ale canalului se văd clădiri destinate să furnizeze tot necesarul vaselor ce trec în continuu: depozite de cărbuni, de petrol, turnătorii şi şi ateliere de reparaţiuni, magazii cu tot necesarul înzestrării serviciilor maritime, magazine de aparate frigorifere, abatorii, fabrici de ghiaţă, spălătorii, enorme, etc etc. Unele din aceste clădiri sunt în apropiere de cheiurile de beton armat, altele mai în interiorul uscatului, aproape ascunse de pădurile de cocotieri şi palmieri. Navele, care traversează canalul şi care au nevoe, pot să fie reparate înainte de a trece dela un ocean la altul, şi să fie aprovizionate cu tot necesarul.

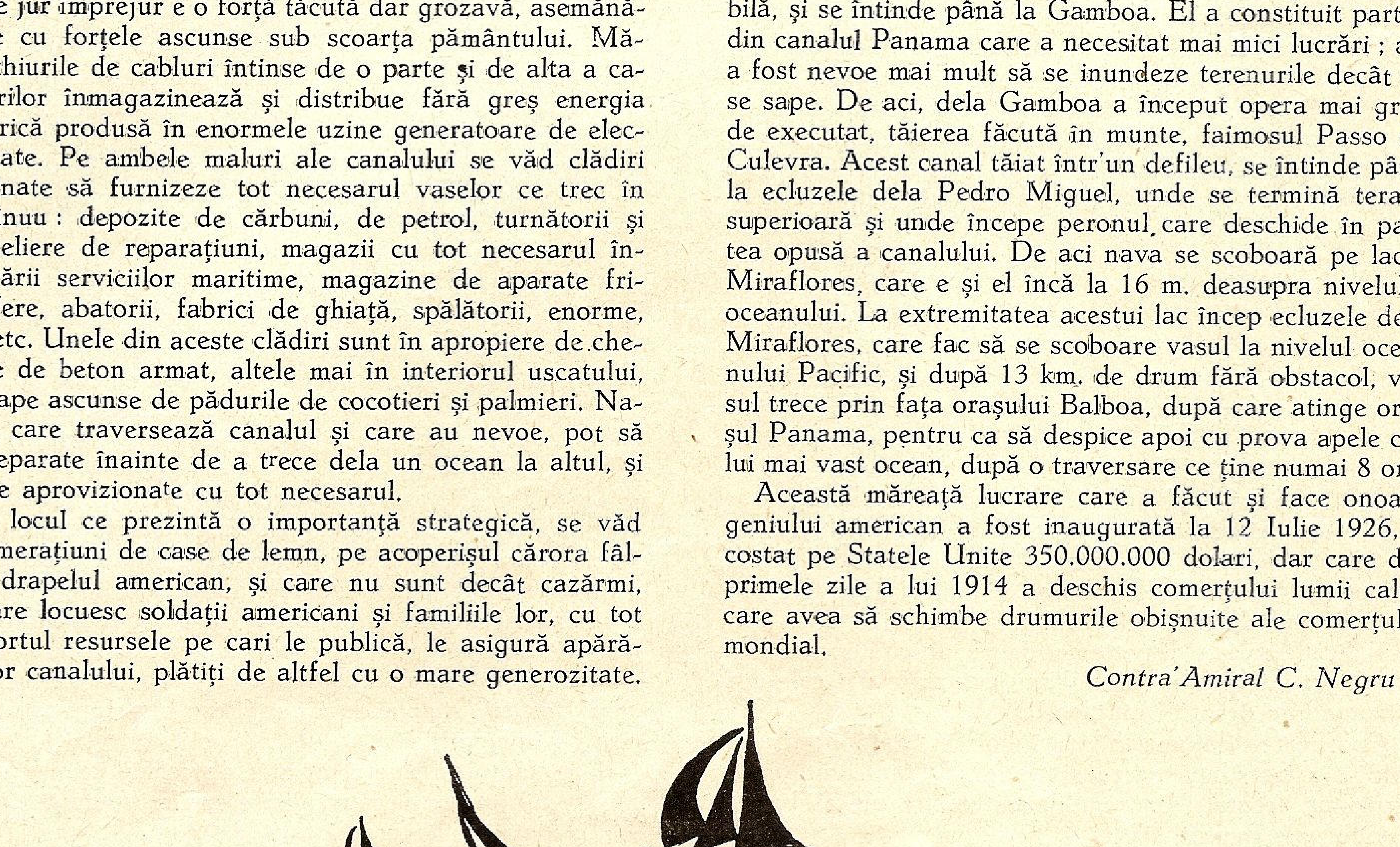
In locul ce prezintă o importanţă strategică, se văd aglomeraţiuni de case de lemn, pe acoperişul cărora fâlfâie drapelul american, şi care nu sunt decât cazărmi, în care locuesc soldaţii americani şi familiile lor, cu tot confortul resursele pe cari le publică, le asigură apărătorilor canalului, plătiţi de altfel cu o mare generozitate.

In timpul războiului mondial din 1914 - 1918 efectivul trupelor de apărare a fost ridicat la 13.000 de oameni.

După trecerea celor trei ecluze dela Gatum, vaporul intră pe un lac cu acelaş nume; apele fluviului Chagres, pe care Spaniolii le-au utilizat trei sute de ani, când treceau istmul ca să meargă în Peru şi Chili, au fost oprite de un baraj imens pentru a-i ridica nivelul, făcându-i astfel adâncimea mai mare pentru vasele moderne. Acest lac are o lungime de 38 km. şi o lărgime variabilă, şi se întinde până la Gamboa. El a constituit partea din canalul Panama care a necesitat mai mici lucrări; aci a fost nevoe mai mult să se inundeze terenurile decât să se sape. De aci, dela Gamboa a început opera mai greu de executat, tăierea făcută în munte, faimosul Passo de Culevra. Acest canal tăiat într'un defileu, se întinde până la ecluzele dela Pedro Miguel, unde se termină terasa superioară şi unde începe peronul care deschide în partea opusă a canalului. De aci nava se scoboară pe lacul Miraflores, care e şi el încă la 16 m. deasupra nivelului oceanului. La extremitatea acestui lac încep ecluzele dela Miraflores, care fac să se scoboare vasul la nivelul oceanului Pacific, şi după 13 km. de drum fără obstacol, vasul trece prin faţa oraşului Balboa, după care atinge oraşul Panama, pentru ca să despice apoi cu prova apele celui mai vast ocean, după o traversare ce ţine numai 8 ore.

Această măreaţă lucrare care a făcut şi face onoare geniului american a fost inaugurată la 12 Iulie 1926, a costat pe Statele Unite 350.000.000 dolari, dar care din primele zile a lui 1914 a deschis comerţului lumii calea care avea să schimbe drumurile obişnuite ale comerţului mondial.

Contra'Amiral C. Negru



Regulile răsboiului și ale neutralității

In toamna trecută după izbucnirea răsboiului germano-polon, d. N. Dașcovici, profesor de drept internațional la Universitatea Mihăileană din Iași, a pregătit un ciclu de cinci conferințe pentru posturile noastre de Radiodifuziune. Textul conferințelor a fost prezentat societății la începutul lunei Ianuarie 1940, iar la datele de 4 Mai, 11 Mai și 1 Iunie s'au rostit la posturile de Radio primele trei conferințe. Pentru interesul și actualitatea lor publicăm în întregime textul celor 5 conferințe, precum urmează:

I. RĂSBOIUL ȘI NEUTRALITATEA

Abia s'a împlinit un sfert de veac dela isbucnirea celui mai mare răsboi din istoria lumei și iată un al doilea răsboi s'a pornit înainte ca generația luptătoare de eri să fi putut închide ochii cu mulțumirea că, prin jertfele ei, isbutise să asigure omenirei o perioadă mai lungă de pace. Desamăgirea e cu atât mai mare cu cât idealismul pacifist și iluziile despre prevenirea sau interzicerea răsboiului își găsiseră, în ființa Societății Națiunilor, un temei de încredere și de speranță.

Neînduplecatele cerințe ale realității ne-au făcut să ne aducem aminte că lupta, neîntreruptă și necruțătoare, este condiția vieții însăși pentru plante, pentru animale, ca și pentru oameni, iar dacă formele acestei lupte pot varia la nesfârșit, fondul ei e acelaș, totdeauna și pretutindeni.

DREPTUL DE A FACE RĂSBOI al Statelor-națiuni e un drept natural decurgând din legile firești de apărare și de conservare a ființei lor. Dovadă, toate convențiile sau pactele semnate la Geneva, în decurs de aproape două decenii, pentru condamnarea și interzicerea răsboiului, s'au oprit, pline de respect, în fața legitimei apărări recunoscând răsboiul făcut în asemenea scop.

Dreptul de răsboi al Statelor apare, astfel, ca o formă expresivă a independenței și a libertății lor în comunitatea internațională.

Vechiu de când e lumea, răsboiul a fost, la început, starea normală și neîntreruptă a vieții internaționale, — spre deosebire de pace, care erà mai curând o excepție. Pe măsură ce omenirea s'a desvoltat, prin perfecționarea mijloacelor de comunicație și a schimburilor, adică pe măsură ce s'au înmulțit raporturile internaționale, răsboaiele s'au rărit, — chiar dacă au sporit în adâncime în suprafață — iar pacea a devenit starea normală a vieții omenești, răsboiul rămânând mai curând excepția.

De aci și desvoltarea specifică dreptului ginților, în care capitolul regulilor răsboiului a mers mai repede deși cât capitolul consacrat regulilor păcii. Cea dintâi formă de atingere prin ciocnire și prin violență și, apoi, prin nevoia de compromis a păcii, dintre popoare și civilizații deosebite, fiind răsboiul, — dreptul ginților a fost, dintâi, „dreptul răsboiului" și numai după aceea și al păcii. Această realitate l-a îndreptățit pe prof. Niemeyer să spună că forța dinamică a dreptului internațional, pentru precizarea și desvoltarea regulilor lui, a fost tocmai răsboiul, dealungul istoriei lumei. Regulile luând naștere din necesitate și pe temei de reciprocitate între părțile direct interesate, obiceiul sau cutuma a dat cele dintâi reguli de drept al ginților.

Codificarea cutumelor de răsboi, în texte convenționale, a urmat după aceea și, astfel, dreptul ginților s'a desvoltat, treptat, din regulile cutumiare ale răsboiului și, apoi, ale neutralității.

Astăzi, se știe, prima parte codificată din dreptul internațional este cea privitoare la regulile răsboiului și ale neutralității.

Definițiile care au încercat să răspundă la întrebarea „ce este răsboiul?" sunt nenumărate.

După Clausewitz, răsboiul apare ca un act de forță spre a-l sili pe dușman să se supună voinței noastre sau, cu alte cuvinte, după acelaș autor, este „continuarea politicei prin alte mijloace".

Când întrebuințarea tuturor celorlalte căi pașnice (în deosebi prin procedura diplomatică mergând dela convingere până la amenințare) n'au isbutit să asigure, din partea adversarului, cedarea sau supunerea la cererile formulate, recursul la forma armelor apare drept ultimul mijloc de constrângere. Adevărată procedură de executare forțată *directă*, cu sorți de succes nu totdeauna siguri, spre deosebire de procedura de executare forțată *indirectă* din dreptul național, unde forța publică se pune în serviciul particularului reclamant.

Răsboiul înseamnă numai raporturi dela Stat la Stat prin întrebuințarea forței armate, spre deosebire de răsboiul *civil*, între tabere dușmănoase din cuprinsul aceluiaș Stat, care nu interesează dreptul ginților, și de răsboiul zis *privat*, din perioada medievală, când simplii particulari se dedau la acte de violență și de răsbunare între ei, în lipsa unei puternice autorități constituite de Stat, care asigură pacea lăuntrică a națiunii.

Clasificarea răsboaielor în *drepte* și *nedrepte*, *ofensive* și *defensive*, *terestre*, *maritime* și *aeriene*, sau, în sfârșit, *metropolitane* și *coloniale* ese afară din cadrul reglementării juridice propriu zisă fiind determinată de aprecieri subiective sau puncte de vedere unilaterale ori de denumiri inspirate după natura teatrului de operațiuni răsboinice, adică după regiunea în care se desfășoară acțiunea de forță până la victoria finală.

In toate cazurile, răsboiul, juridic vorbind, înseamnă întrebuințarea forței limitată prin scopul final, care este biruința și restabilirea păcii; limitată prin comandamentele de omenie, care condamnă cruzimile nefolositoare într'u atingerea scopului; în sfârșit, limitată prin interesul reciprocității, care impune să se recunoască și dușmanului aceleași drepturi de acțiune în vederea biruinței.

Despre toate aceste limitațiuni, care au dat naștere regulilor sau legilor răsboiului, voi vorbi special altădată [1]).

Dacă trecem, acum, la examinarea NEUTRALITĂȚII ca un reflex al răsboiului, vom constată, dela început, că ne apare, de asemeni, ca un drept natural al Statelor, expresiune a independenței și a libertății lor de a face sau nu răsboi, de a se amesteca ori nu în răsboiul altora, potrivit cu interesele și cu aprecierea lor.

Trebue, însă, adăugat imediat că aceia ce ne pare nouă, astăzi, simplu, logic și firesc, n'a fost totdeauna așa, — dimpotrivă.

Deși faptul în sine e tot atât de vechiu ca și răsboiul, conceptul juridic de neutralitate e relativ nou și s'a desvoltat după multe greutăți.

In antichitate și în perioada medievală, ca de altfel întotdeauna, Statele beligerante se simțeau stingherite prin atitudinea de abstinență a neutrilor, cari puteau să-i ajute pe dușmani ori să constitue o necunoscută plină de primejdii pentru viitor. De aci, pornirea lor oarecum firească de a-i sili și pe alții să intre în răsboi, să se declare într'un fel față de taberile în luptă.

---

[1]) V. textul conferințelor II și III.

Au trebuit să treacă mai multe veacuri până când s'a pus capăt supremației răsboiului față de neutralitate, — dintâi în răsboiul maritim pe Mediterana, unde desvoltarea navigației și a schimburilor comerciale a creiat o solidaritate neutră împotriva beligeranților.

Codificarea uzanțelor recunoscute în favoarea neutrilor, s'a făcut către sfârșitul veacului al XIV-lea în forma vestitei colecții jurisprudențiale cunoscute sub numele de „Consulatul Mării' și care a ajuns, repede, dreptul comun al Mediteranei în materie de neutralitate.

In răsboiul terestru, însă, drepturile neutrilor au continuat să fie tăgăduite de beligeranți și numai din când în când recunoscute ca o favoare excepțională, iar atunci mai curând din teama ca neutrii să nu treacă în tabăra dușmană. E drept că și neutrii, la rândul lor, în lipsă de reguli precizate ,abuzau îngăduind recrutarea de trupe pe pământul lor, echiparea vaselor corsare în porturile respective, primirea prăzilor maritime făcute în larg, etc. Singura frână de nepărtinire a neutrilor rămâneà, doar, teama ca să nu fie atacați de acea parte beligerantă, care se simțeà păgubită prin atitudinea de neutralitate părtinitoare.

In privința aceasta, sunt caracteristice formulele lui Gustav Adolf, regele-erou al Suediei, în întrevederile lui cu plenipotențiarul prințului de Brandenburg, la data de 4 Iulie 1631, când debarcase în Pomerania spre a duce lupta împotriva catolicilor germani. Regele suedez cereà marelui elector de Brandenburg să se declare imediat *pentru* sau *contra* lui, în lupta pornită, iar la argumentele plenipotențiarului despre atitudinea neutrală a stăpânului său îi ripostă cu brutalitate : „Ce-i aceea neutralitate ? nu pricep. Așa ceva nu înseamnă nimic". Apoi, la obiecția plenipotențiarului că regele suedez îi ceruse până atunci printțului neutralitatea, Gustav Adolf răspunse disprețuitor : „Desigur, dar asta erà numai spre folosul meu !".

Din abuzurile beligeranților, cari-i sileau pe neutri să ia o atitudine, ca și din abuzurile acestora din urmă, cari căutau să tragă foloase din starea de răsboi, s'a născut și s'a desvoltat, treptat, sistemul convențiilor sau al tratatelor de alianță și de prietenie prin care părțile se obligau, reciproc, să nu dea ajutoare viitorilor dușmani și să-i împiedice chiar pe supușii lor, de a face asemenea acte. Obligațiile acestea, cu caracter particular și subiectiv, s'au transformat, apoi, încet-încet, în reguli de caracter general și obiectiv ,sub îndoita influență a interesului beligeranților însăși ca să nu le sporească numărul dușmanilor prin alianțe dobândite în decursul răsboiului, cât și a interesului neutrilor ca să-și continue comerțul cu toată lumea, ca și cum nimic nu s'ar fi schimbat pentru ei.

Astfel, s'a degajat principiul neutralității ca o *abținere* nepărtinitoare dela răsboi, cu regulile și obligațiile sale precise pentru neutrii, așa după cum sunt regulile și legile răsboiului pentru beligeranți.

Isvorul sau origina regulilor neutralității trebue căutată în cutuma internațională, ca și regulile răsboiului, dar și într'o serie de acte sau tratate, care le-au dat un caracter *convențional* obligator începând cu tratatul de pace franco-spaniol al Pirineilor din 1659 și sfârșind cu cele două conferințe de pace dela Haga din 1899 și 1907.

Neutralitatea *cutumiară* și, apoi, *convențională* nu-i, astăzi, altceva decât expresia dreptului natural al Statelor egale, libere și independente pe actele sau hotărîrile lor, în fața unui răsboi isbucnit între alții. Ea înseamnă o situație juridică nouă, născută din faptul stării de răsboi pentru Statele care rămân în afară de conflict, și care situație cuprinde drepturi cât și datorii proprii stării de neutralitate, ca un reflex legitim al drepturilor de răsboi aparținând beligeranților.

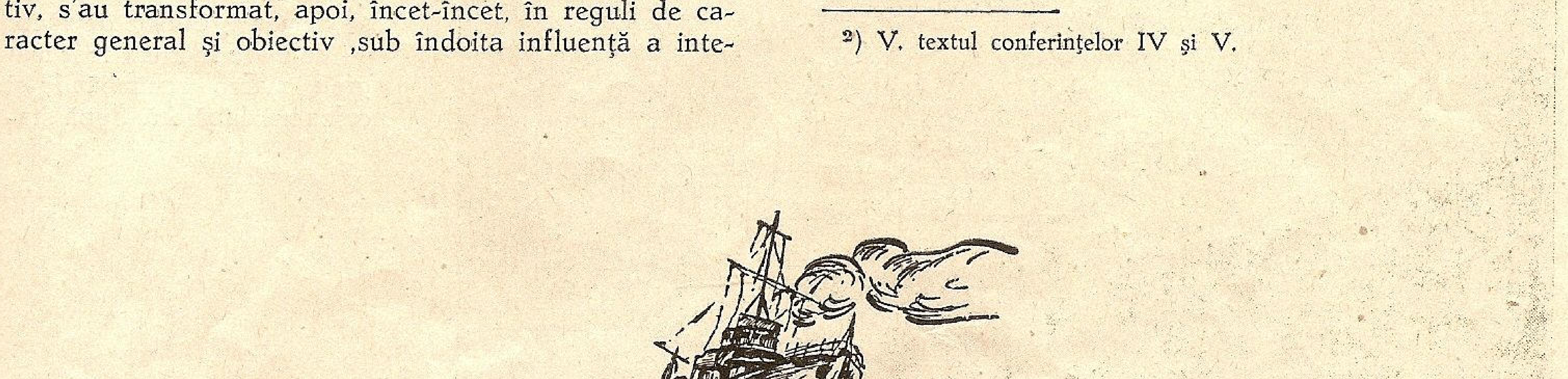
Noțiunea aceasta de *neutralitate,* liber aleasă, voluntară, și, deci, temporară, din partea Statului independent în hotărîrile sale, nu trebue confundată cu *neutralizarea* permanentă și convențională, stabilită printr'un act eșit din mai multe voințe concordante și pe un termen limitat sau pentru veșnicie, precum poate fi cazul unor State neutralizate în chip permanent.

Imparțialitatea este caracteristica regulilor de neutralitate, după cum umanitatea caracterizează regulile de răsboi.

Neutralitatea, odinioară deosebită și ea în *perfectă* și *imperfectă,* poate fi *binevoitoare, armată, condițională, tacită* sau *expresă,* după diferitele atitudini pe care Statul ce a adoptat-o înțelege să le afirme în limitele drepturilor sale de suveranitate, potrivit cu interesele ce urmărește și, firește, înfruntând toate riscurile politice decurgând din neutralitatea lui însoțită de adjectiv.

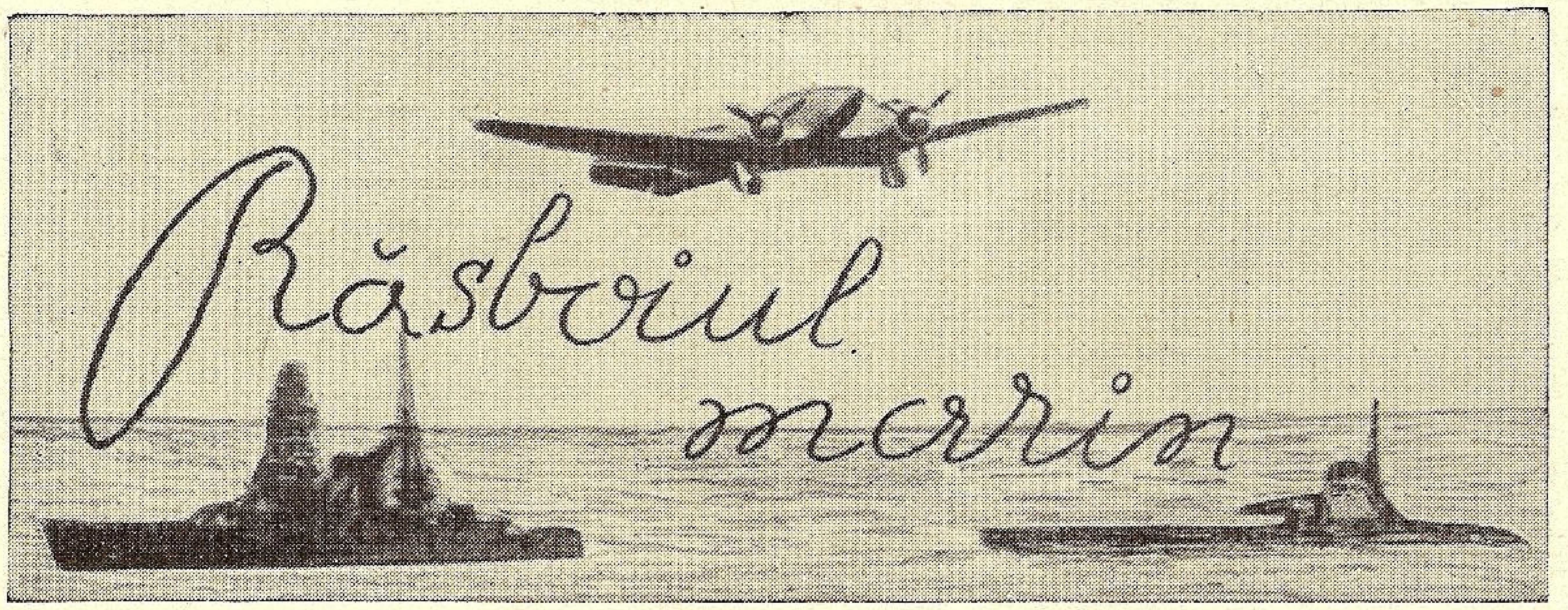
In genere, se obișnuiește o declarație formală de neutralitate din partea Statelor care nu se amestecă în conflict, la începutul unui răsboi, dar o asemenea declarație nu constitue o obligație formală, ci e o simplă facultate, lăsată cu totul la aprecierea fiecărui Stat, potrivit intereselor sale.

Despre drepturile și obligațiile neutrilor voiu vorbi special altădată [2]).



---

[2]) V. textul conferințelor IV și V.



Răsboiul marin

APĂRAREA CONTRA SUBMARINELOR

Arătam în numărul trecut că, pentru a vorbi la timp despre aviaţia navală, am amânat problema apărării contra submarinelor, rezolvată încă din războiul trecut.

A reaminti prăpădul provocat de submarine în războiul acesta, dar mai ales în cel mondial, nu credem că mai este nevoe. E destul să spunem că în 1917, într'un singur trimestru, au fost date la fund 2.400.000 tone! In cel actual dezastrul a fost mai mic, pentru că s'a profitat de învăţămintele războiului trecut, în care ofensiva s'a dovedit mai cu folos de cât defensiva.

I. Prima măsură de apărare este *înarmarea navelor de comerţ* cu tunuri, dela 47 mm. calibru până la 150. Se ştie cât de uşor de vătămat este un submarin : coaja lui nu poate rezista nici măcar la obuze de calibru mic, astfel că nu puţine au fost date la fund sau silite să se afunde de îndată ce au fost încadrate de artilerie.

II. O altă măsură, care nu numai că a dat greş, dar arunca navele în gura submarinelor, a fost aceea a *drumurilor patrulate*. Amiralitatea fixa pentru un anumit timp, un anumit drum, pe care trebuia să-l urmeze vapoarele. Dealungul acestui drum, ca vardiştii de stradă, circulau navele de patrulare.

Sistemul a fost dezastruos, nu numai că din cauza mărei demontate uneori nu se putea face patrularea sau că submarinele aşteptau ca „vardistul să treacă colţul", adică să dispară la orizont, ca să iasă în calea victimei, dar drumurile, aflate prin spioni ori observaţii, uşurau dibuiala, denunţând unde să stea submarinul la pândă.

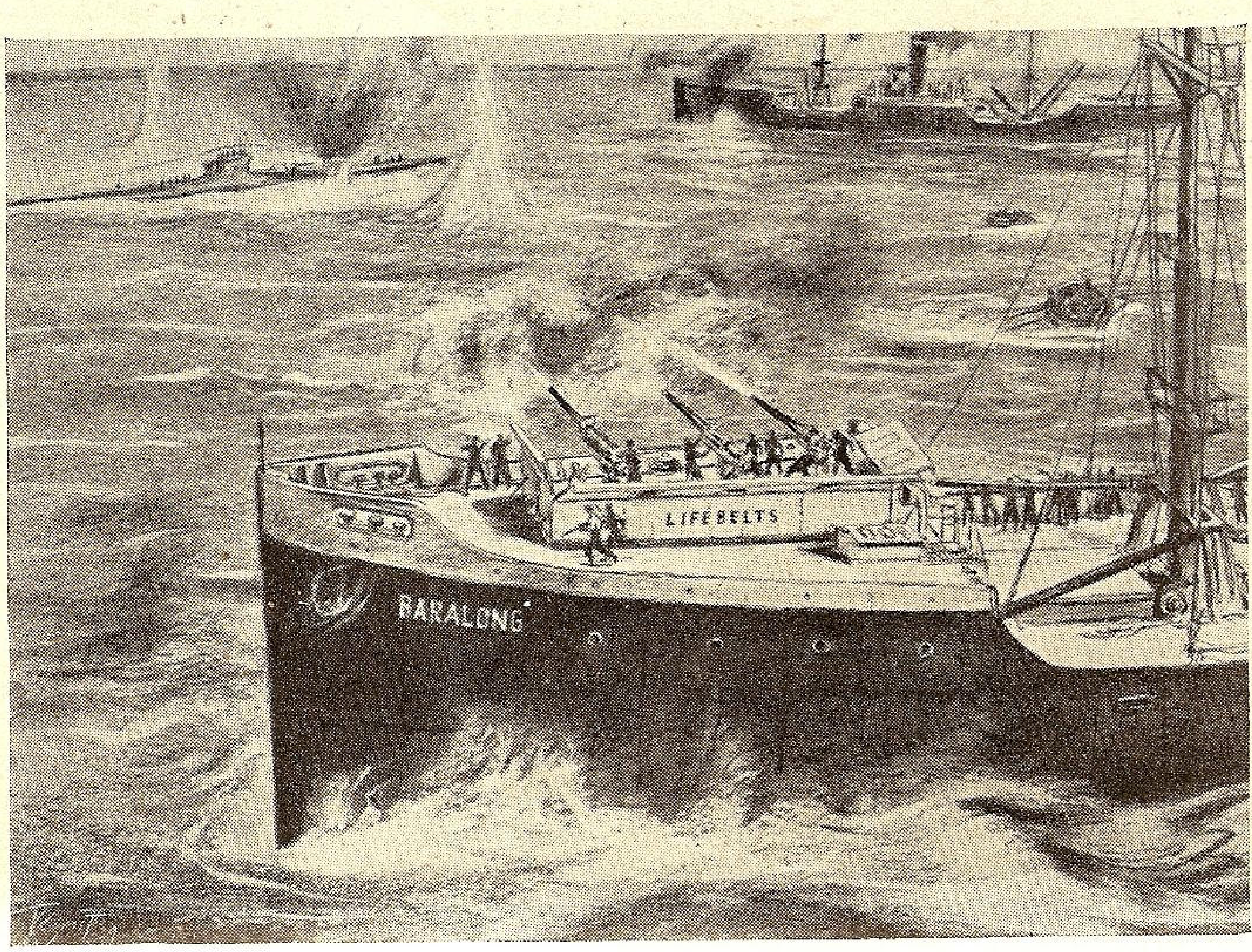
III. Al treilea mijloc de apărare defensivă este *telegrafia fără fir* : de îndată ce se iveşte primejdia, victima trimite în văzduh disperatul S. O. S. şi torpiloarele, distrugătoarele de pază pot veni în ajutor, în cel mai bun caz surprinzând submarinul şi dându-l la fund, în cel mai rău salvând pe naufragiaţi.

IV. O bună apărare, care din păcate nu poate fi generalizată, din cauza greoaelor cargoboturi, este *viteza*. Statisticile au dovedit că procentul de pierderi, în legătură cu viteza, este următorul :

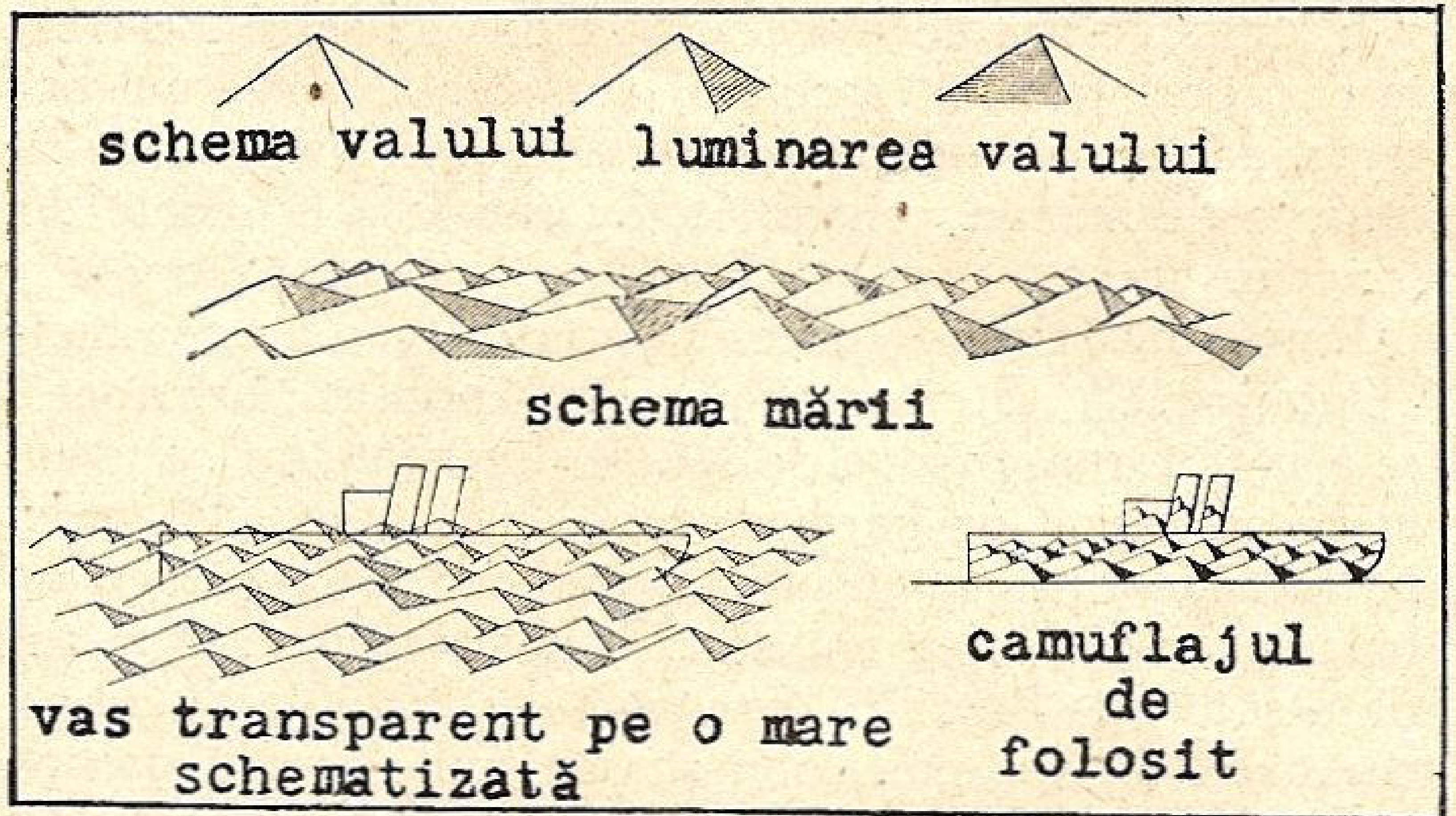
Viteză	Pierderi
5 noduri	100%
8 „	80%
10 „	65%
12 „	50%
15 „	35%
18 „	10%
20 „	0%

Pe când un cargobot vechi sau cu mers încet din cauza vreunei avarii la maşină e o pradă sigură, — unul modern sau un vas de pasageri are toate şansele să manevreze rapid şi să iasă din raza de bătae a tunurilor ori torpilelor submarinului.

V. *Camuflajul*. Dacă la uscat camuflajul, adică vopsirea ori îmbrăcarea în aşa fel ca oameni, materiale, clădiri să nu se poată deosebi de teren şi ca atare să nu se demaşte, e uşor de făcut — pe mare lucrul a fost mai greu, marea schimbându-şi culoarea după oră, după sta-



La momentul oportun vasul de comerţ îşi demască bateria şi scufundă submarinul sau îl sileşte a se afunda.



Cum s'a ajuns la camuflarea vaselor.

rea atmosferică, iar profilarea siluetei navei la orizont ne putând fi împiedicată cu nimic.

S'au vopsit la început navele cu aşa zisă „culoare tactică", — gris cu nuanţe de verde sau albastru, fără rezultate bune.

S'a recurs apoi la artiştii decoratori de teatru cari, studiind la faţa locului, au găsit că un val se poate exprima prin trei linii unite într'un punct, ca vârful unei piramide, formând două unghiuri, din care unul luminat şi altul întunecat. Mai multe din aceste vârfuri de piramidă încălicate şi aşezate în ordine descrescândă, dă înfăţişarea mărei.

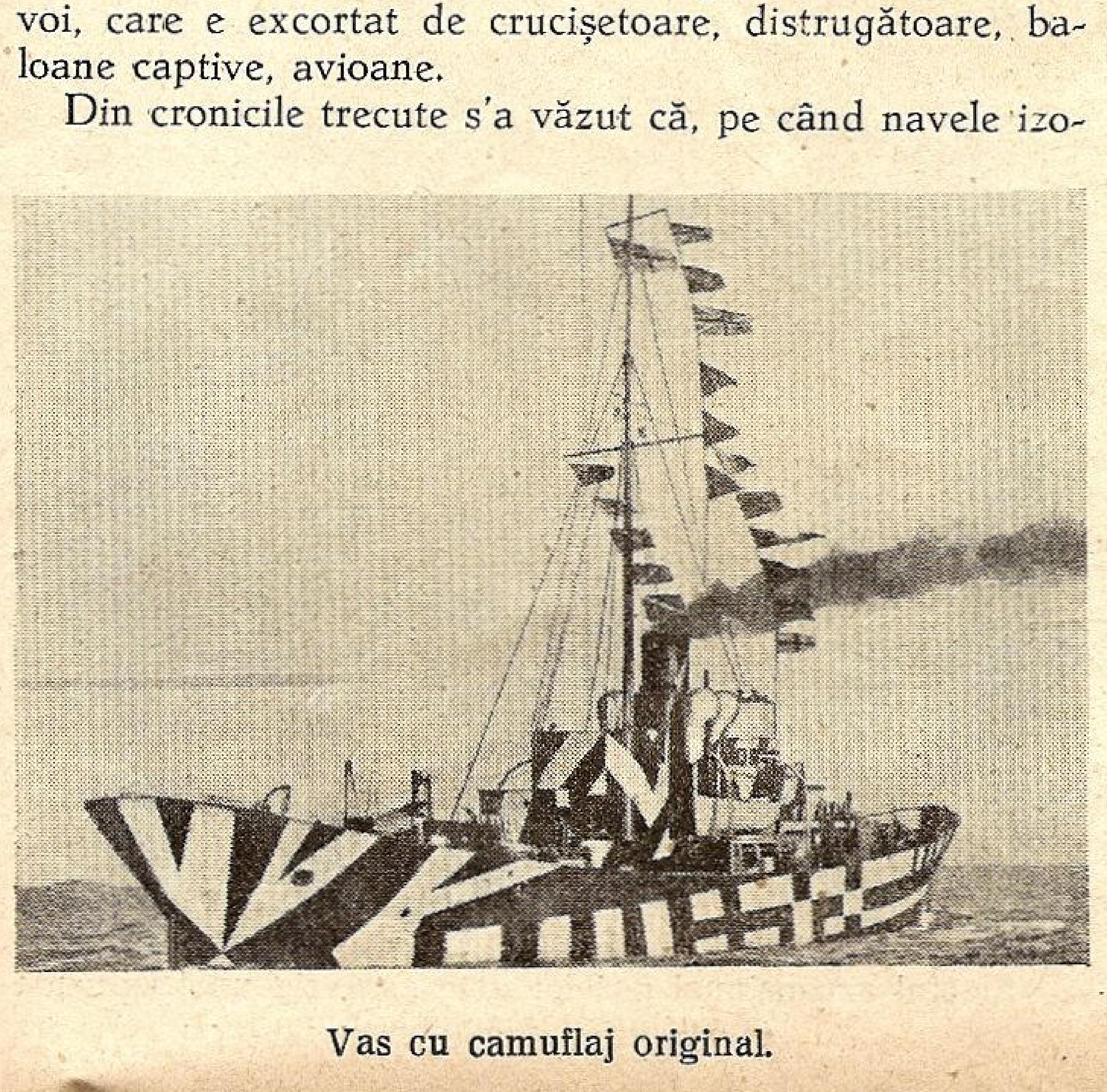
Dacă ne-am închipui un vapor transparent, s'ar vedea aceste valuri prin el. Invers, dacă am vopsi nava cu asemenea valuri simbolice, s'ar părea că e scufundat, n'ar mai putea fi deosebit de valuri.

După multe dibuiri, s'a ajuns la altă soluţie. Un submarin ca să atace procedează ca şi vânătorul: caută să aprecieze *direcţia* vânatului şi *iuţeala* lui. S'a renunţat deci a se căuta invizibilitatea şi s'a trecut la crearea de orizonturi false, care să înşele atât asupra direcţiei, cât şi a iuţelei. S'a mers până a schimba înclinarea catargelor, coşurilor, bărcilor, aşa ca nava să pară că merge în direcţie opusă celei adevărate.

VI. *Aparate fumigene,* pentru a masca ţinta, fie schimbând sistemul de ardere sau cu aparate speciale, care se aruncă în mare şi se învălue nava în fum ca în ilustraţia de pe copertă şi cea dela pag. 243.

VII. *Convoi escortat.* Un mijloc defensivo-ofensiv este al convoiurilor. Navele nu mai navigă izolate, ci în convoi, care e excortat de crucişetoare, distrugătoare, baloane captive, avioane.

Din cronicile trecute s'a văzut că, pe când navele izolate au avut o pierdere de 30-40%, la cele escortate în războiul trecut perderile se reduseseră la 1,21%, iar în cel actual la 0,02%, — adică la 500 vase, doar unul scufundat. Atacul unui asemenea convoi însemnează pentru submarine o sinucidere sigură.

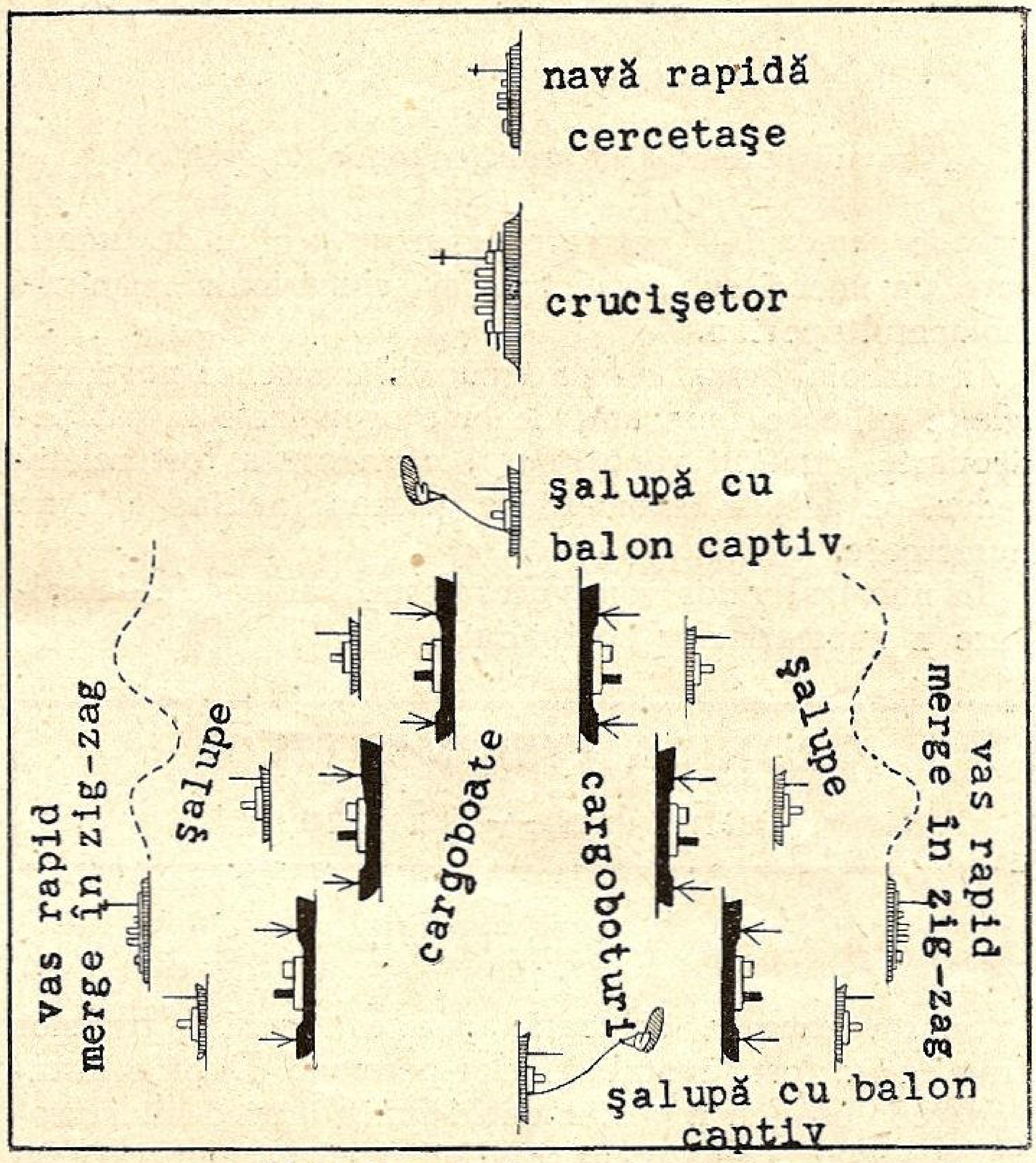


Vas cu camuflaj original.

VIII. *Goana submarinelor.* Până acum am vorbit numai de mijloacele defensive. Pela sfârşitul războiului trecut şi dela începutul celui actual s'au înmulţit navele cu viteză mare, care să bată mările, să surprindă submarinele la suprafaţă sau la fund şi să le scufunde.

Pentru a le găsi mai uşor, mai ales când sunt afundate, se folosesc:

IX. *Avioanele,* cari dela înălţime văd mai bine în adâncuri, cum am arătat în numărul trecut. Uneori avioanele pot arunca şi bombe.



Alcătuirea unui convoi escortat.

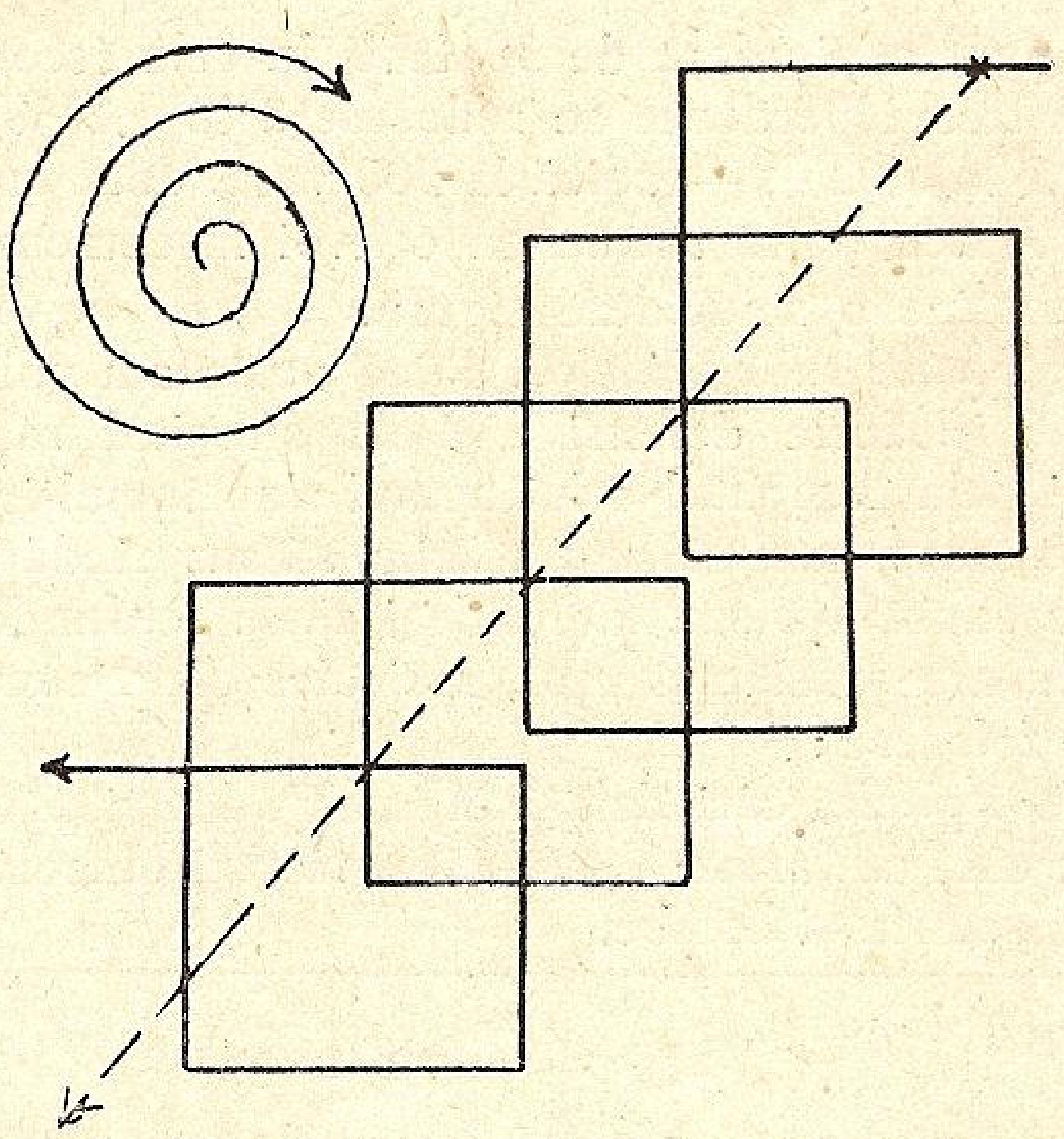
X. *Detectoarele,* aparate cari cu ajutorul unor microfoane sensible, prind zgomotul pe care-l fac elicele submarinului şi direcţia din care se aude venind. Nava vânătoare de submarine porneşte pe acea direcţie şi, când e chiar deasupra submarinului, sgomotul continuă a se auzi, fără însă a mai da o direcţie.

XI. *Grenadele.* De îndată ce s'a ajuns deasupra victimei sau în apropiere, se lansează granade speciale, cari iau foc la o anumită adâncime. Incărcătura e atât de puternică, încât chiar dacă nu a atins submarinul, expansiunea gazelor transformă apa într'un ciocan care poate încovoia tablele, făcând să sară din nituri. Comandantul atunci, dacă mai are timp, e silit a se ridica la suprafaţă şi a se preda.

Pentru ca efectul grenadelor să fie cât mai sigur, vânătorul nu lansează toate grenadele într'un loc, ci face drumuri în spirală rotundă sau dreaptă, pentru a-l nimeri chiar dacă încearcă a fugi.

XII. *Q-boat.* O născocire de roman a fost şi aşa zisele *Q-boaturi,* corăbii sau vapoare cu caracter inofensiv, care la somaţia submarinului se oprea, debarca echipajul (?) în bărci şi când submarinul se apropia spre a-i da lovitura finală, descoperea bateria de tunuri şi trăgea în submarin.

E uşor de înţeles că avea două feluri de echipaje: unul



Drumul în spirală al aruncătoarelor de grenade.

zis *„de panică"*, — cel care debarca, și altul de tunari, care sta uneori sub focul tunului submarinului, până la momentul oportun.

In războiul actual nu s'a recurs la asemenea nave, celelalte mijloace fiind atât de bine organizate în cât pe deoparte numărul vapoarelor scufundate a fost relativ redus, pe de alta, submarinele germane nefiind atât de numeroase.

In numărul viitor vom vorbi despre mijloacele de salvare a submarinelor scufundate.

CRONICA EVENIMENTELOR
15 Iunie — 15 Iulie

ARMISTIȚIUL

Soarta armelor, cu toată apărarea dârză a trupelor franceze, a fost favorabilă celor germane. După o întrevedere la München în ziua de 24 Iunie, între d-nii Musolini și Hitler, s'au stabilit condițiile armistițiului, cari din punct de vedere naval, prevede:

Folosirea de italieni a portului Djibuti, care leagă Adis-Abeba cu Marea Roșie.

Forțele militare, maritime și bazele navale dela Toulon, Bizerta, Ajaccio și Oran vor fi demilitarizate în termen de 15 zile.

Unitățile maritime de război vor fi concentrate în anumite porturi, unde vor fi demobilizate și dezarmate sub controlul Italiei și Germaniei, — cu excepția celor cari vor fi necesare salvgardării intereselor coloniale franceze.

Ambele guverne, italian și german, declară că nu vor folosi aceste unități și nu vor avea nici o pretenție asupra lor la încheerea păcii.

Intreaga coastă franceză dela Apus rămâne ocupată de învingător, precum și o porțiune din Franța de Sud, până aproape de Toulon.

Condițiunile generale și cele special navale sunt bine înțeles destul de apăsătoare; onoarea a fost însă salvată, flota franceză rămânând tot cu pavilionul francez la catarg.

LUPTE NAVALE

Până la o ciocnire între flotele inamice din Mediterana, au avut loc altele între flotele aliate franceze și engleze. Conform condițiunilor armistițiului franco-germano-italian, unitățile navale franceze trebuiau să se concentreze într'un port francez, spre a fi dezarmate. Guvernul britanic, de teama ca după dezarmare aceste nave să nu fie folosite de inamici contra lor, au căutat a le scoate din serviciu.

Parte din flota franceză, printre care cuirasatele „Dunkerque", „Strassbourg", „Provence" și „Bretagne", se afla în Oran. In ziua de 3 Iulie dimineața, avioane engleze au așezat un baraj de mine magnetice, iar amiralul francez a primit un ultimat prin care se cerea predarea sau scufundarea navelor. Respingându-se ultimatul, flota și aviația britanică, compusă din 3 cuirasate, 3 crucișetoare, un vas portavion și mai multe unități ușoare, au deschis focul. Cum navele nu erau sub presiune, iar forțele britanice mai puternice, rezultatul e ușor de înțeles: „Dunkerque", „Provence" și „Mogador" au fost avariate și incendiate, „Bretagne" distrus de o mină, „Strassbourg" și câteva vase ușoare au reușit să străpungă cercul și să refugieze spre Nord.

La 5 Iulie, în apropiere de insula Creta, crucișetorul francez „Frondeur", pe când se îndrepta spre un port francez, a fost surprins de două crucișetoare britanice, cari, după o luptă de două ore, l-au scufundat.

La 6 Iulie un nou atac, de astă dată aerian, a fost dat la Oran contra avariatului „Dunkerque", scoțându-l cu totul din luptă.

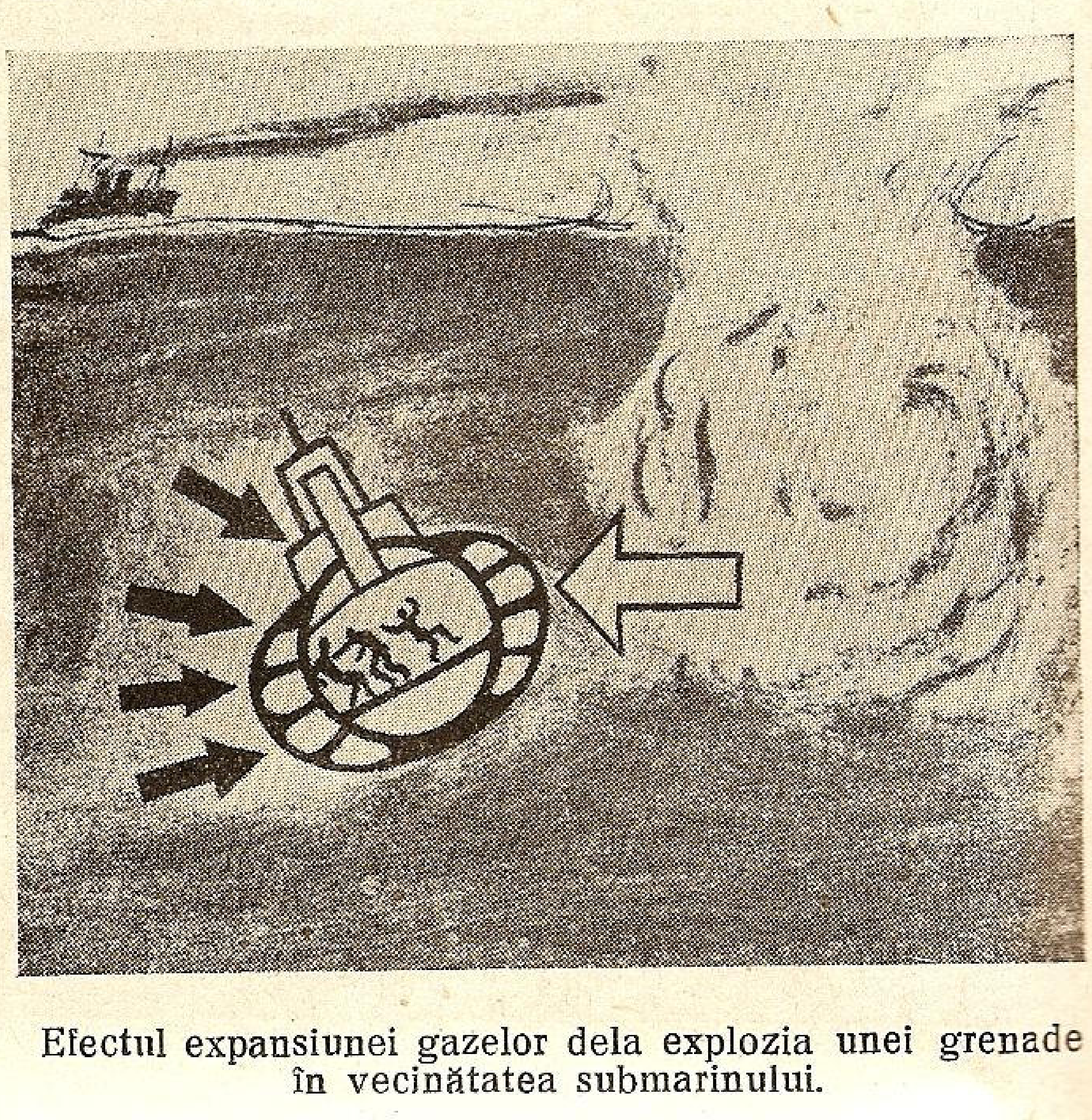
La 7 Iulie o altă frumoasă unitate franceză, cuirasatul „Richelieu" de 35.000 tone, cel mai modern din lume, refuzând a primi cele patru propuneri, — plecarea spre un port britanic, în Antile, dezarmarea sau scufundarea, — a fost atacat cu granate submarine care i-au avariat elicele și cârma și cu torpile lansate din avion, care au făcut ca nava să se scufunde cu pupa.

La Alexandria navele franceze au fost dezarmate fără incidente.

Din sursă franceză, lupta dela Oran s'a încheiat cu pierderea a două crucișetoare engleze, avarierea unui cuirasat și scufundarea unui submarin, de către forturile dela coastă și navele care au reușit să fugă.

In Mediterana s'au înregistrat în zilele de 8-9 Iulie două lupte navale, una în Marea Ionică, alta la sud-est de insulele Baleare. Ținta flotelor britanice se pare a fi fost baza navală dela Taranto și încercuirea portului francez Toulon.

In ambele ciocniri aviația a jucat un mare rol, turbu-



Efectul expansiunei gazelor dela explozia unei grenade în vecinătatea submarinului.

rând formația escadrei britanice, care a trebuit să se retragă spre bazele ai, — Alexandria și Gibraltar. Cuirasatul englez „Hood" ar fi fost avariat, precum și purtătorul de avioane „Ark Royal". Au fost primele ciocniri serioase între flota britanică și cea italiană, cea din urmă dovedind că este destul de bine pregătită materialmente și moralmente pentru a se încumeta să dea piept cu puternica flotă britanică.

Din știrile primite până acum și din cauză că revistele străine sosesc cu întârziere sau de loc, ne rezervăm a vorbi în numărul viitor mai pe larg asupra unităților cari au luat parte la lupte și a felului cum s'au desfășurat, mulțumindu-ne deocamdată a reda comunicatul italian:

In zorii zilei de 8 Iulie, una din formațiunile importante ale marinei noastre eșise din bazele sale spre a face o recunoaștere în Mediterana centrală.

In curând, se semnală că în Mediterana orientală o escadră engleză, pornită dele Alexandria și cuprinzând în total trei cuirasate de câte 31.000 tone, înarmate cu opt tunuri de 381 mm., un vas purtător de avioane, cinci crucișetoare și 15 contratorpiloare, înainta spre apus. Aproape în acelaș timp se semnala că o altă esacdră engleză, compusă din două cuirasate, dintre care unul era marele „Hood" de 41.500 tone, înarmat cu opt tunuri de 381 mm., iar al doilea era un cuirasat de tipul „Valiant" de 31.000 tone ,înarmat cu opt tunuri de 381 mm., din vaporul purtător de avioane „Ark Royal", din două crucișetoare și opt contratorpiloare, plecase din Gibraltar și se îndrepta spre insulele Baleare.

Pe temeiul acestor informații, a fost elaborat următorul plan:

1) Vapoarele inamice care merg dinspre Alexandria să fie atacate toată ziua, la sud de insula Creta, de aviația de bombardament din Marea Egee și din Libia.

2) Să fie supraveghiată escadra cuirasatului „Hood" — încă îndepărtată — pentru a se putea da la timp atacul contra ei, îndată ce ar intra în raza de acțiune utilă a avioanelor noastre de bombardament.

3) Să se eșaloneze escadrele noastre navale în zone potrivite spre a asigura, în cursul zilei de 9 Iulie, întâlnirea cu inamicul, acoperind totodată întregul nostru sector de coastă care era, probabil, obiectivul inamicului.

In cursul zilei de 8 Iulie, dela ora 9 de dimineață și până la ora 20, aviația a atacat, cu rezultate bune, în zece valuri succesive, flota engleză din Mediterana orientală. Cel puțin zece sau 12 bombe mari au atins ținta; pe bordul unui crucișetor a izbucnit un incendiu.

In cursul nopții de 9 Iulie escadrele noastre navale s'au dus în zona fixată prin planul stabilit. Vizibilitatea redusă, din cauza ceței ce se întindea pe mare, împiedica în dimineața de 9 Iulie controlul formației engleze, care la ora 13,30 în marea Ionică printr'un atac al avioanelor-torpiloare contra unui grup de crucișetoare de ale noastre trimise în cercetare înaintată.

Hidroavioanele lansate de pe bordul crucișetoarelor noastre și trimise în căutarea formației inamice, aduceau în vremea aceasta indicații precise, care au permis comandantului șef să stabilească la ora 15 și 45 contactul de artilerie. Grupul crucișetoarelor noastre, care se găsea mai aproape de vasele similare ale formațiunii inamice a deschis focul, urmat de focul cuirasatelor CESARE și CAVOUR, la care a răspuns imediat focul cuirasatelor britanice. Cu toată distanța considerabilă (26.000 metri) tirul a fost repede reglat la țintă și mai multe lovituri au atins vase inamice. Unul din aceste vase a fost văzut scufundându-și prora și a încetat focul. Tirul adversarului era și el bine reglat; un obuz de 381 mm. a lovit unul din cuirasatele noastre explodând pe punte, în centrul vasului, aproape de coș.

In timp ce acțiunea se desfășura între vasele cele mari, escadrilele de contratorpiloare, aflate în poziție favorabilă, înaintau cu îndrăzneală la atac, în ciuda focului de baraj al marilor unități inamice, a rezistenții contratorpiloarelor inamice și a bombardamentului avioanelor inamice.

Cu toate contramanevrele unităților inamice, care tindeau să anuleze atacul și să evite torpilele, una din torpile, lansată de escadrila *Freccia*, a atins un crucișetor inamic. In timpul manevrei de apropiere, această escadrilă a mai doborît trei avioane engleze.

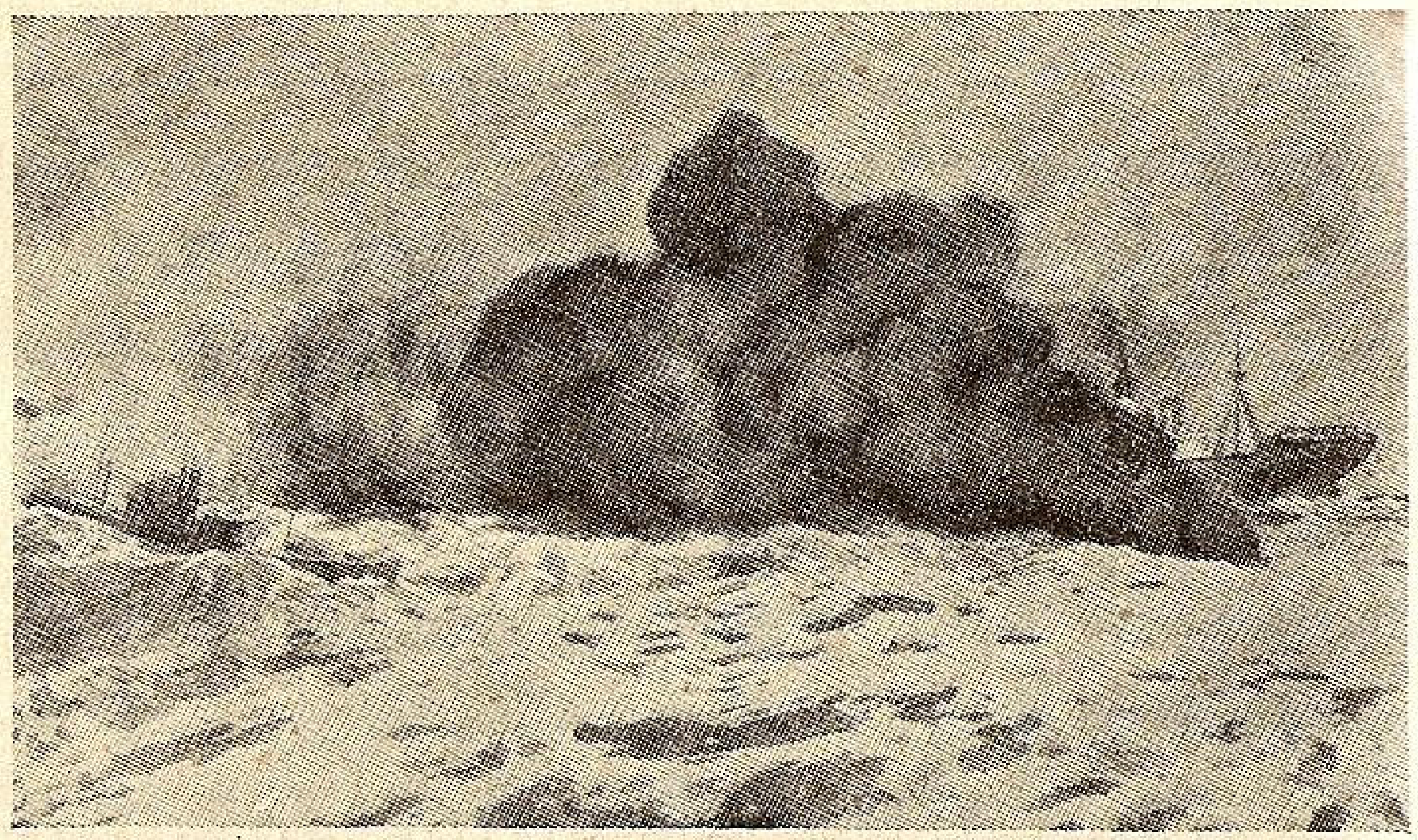
Aviația din Sicilia și din Pouilles, intrată în acțiune la ora 15.40, și-a continuat activitatea fără întrerupere pe cerul bătăliei, iar condițiunile de vizibilitate, foarte rele, din cauza ceței care nu dispăruse încă complect, din cauza fumului făcut de artilerie și de formațiile navale ca și a fumului de proecție care acoperea vasele în timpul manevrei, a împiedecat o intervenție eficace.

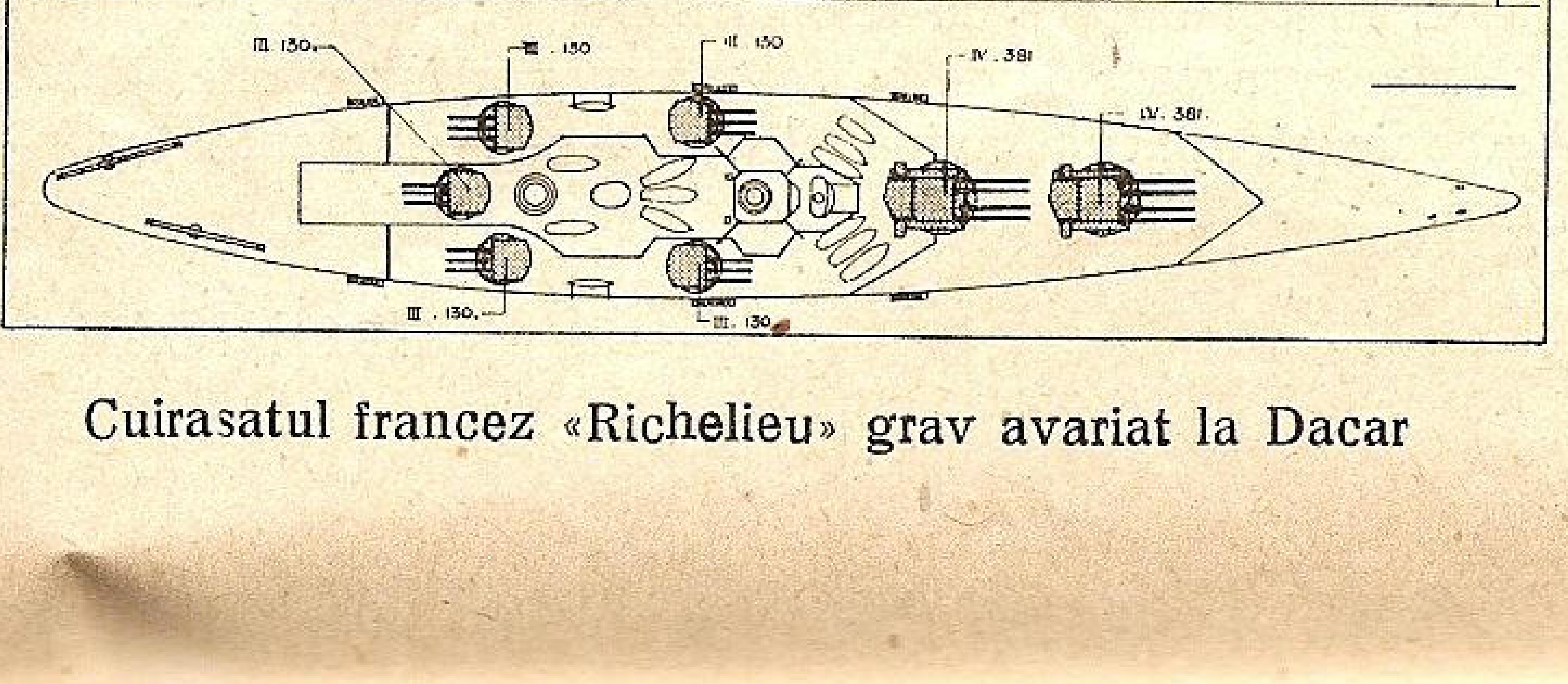
Flota inamică a schimbat ruta, îndepărtându-se în zigzag spre sud-est, pentru a se sustrage cât mai mult posibil acțiunii aeriene.

In vremea aceasta, grupul „Hood" își continuase drumul și sosise, în după amiaza zilei de 9 Iulie, la sud de insulele Baleare.

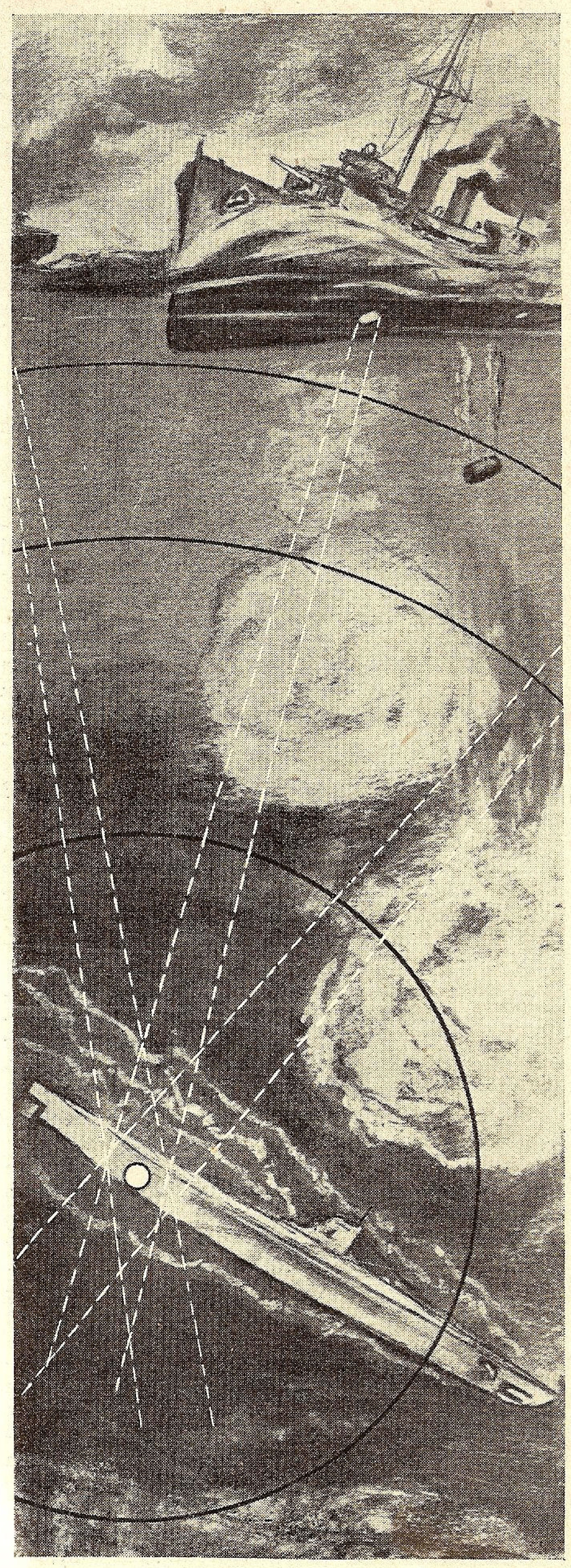
Aviația din Sardinia și-a putut începe acțiunea necruțătoare, care a continuat până la căderea nopții. Câteva bombe mari au lovit ținta în plin, vaporul purtător de avioane a fost atins; pe un alt vapor de luptă a izbucnit un incendiu care putea fi văzut cu ușurință. In aceeași seară, grupul „Hood" își începea retragerea spre baza de la care plecase.

In cursul zlei de 11 Iulie, aviațiile din Sicilia și Libia, au luat din nou sub tirul lor forțele navale engleze, care


Navă învăluită de gaze fumigene



Cuirasatul francez «Richelieu» grav avariat la Dacar



Un submarin atacat de grenade.

înaintau cu iuțeli diferite, în trei grupe, spre bazele lor. Această acțiune a continuat fără întrerupere în zilele de 12 și 13 Iulie, în cursul cărora forțele aeriene din Libia și din marea Egee intrau în acțiune pe măsură ce îngăduia apropierea diferitelor grupe inamice.

In dimineața zilei de 11 Iulie, grupul „Hood" reintra în portul Gibraltar, iar în noaptea de 13, forțele navale dela Alexandria, reintrau și ele în portul lor.

Amiralitatea engleză nu a anunțat, până scrim această cronică, de cât avarierea cuirasatului „Hood". Ciocnirile nu au mers până la o angajare definitivă; flota italiană având nave cu viteză mai mare, dar amenințată de două flote, a chibzuit că e de preferat a se degaja din lupta navală, retrăgându-se spre baze, lăsând flotele engleze a se retrage spre baze, urmărite numai de aviație.

Totuși acest prim contact a fost destul de serios, deoarece amiralitatea italiană recunoaște că marina de război a înregistrat 149 răniți, 322 morți și 283 dispăruți.

SUBMARINELE

La 28 Iunie crucișetorul german „Sharnhorst" a fost torpilat de submarinul britanic „Clyde" în largul fiordului Trondheim.

In Mediterana se anunță scufundarea deoparte și de alta a câtorva submarine.

In lupta de încercuire și înfometare a insulelor britanice, submarinele germane își continuă cu mai mare înverșunare atacul vaselor de comerț, scufundând, după rapoartele comandanților, cam 100.000 tone pe săptămână.

Teatrul de operațiuni lărgindu-se, iar coastele franceze oferind bune baze, e explicabilă această activitate, mai ales că unitățile franceze de patrulare sunt scoase din serviciu.

AVIAȚIA

Această armă și-a manifestat mai intens acțiunea, atât colaborând cu navele în luptele navale ce s'au dat și de care am vorbit, cât și contra bazelor navale.

Malta de pildă a fost încercată de bombardamente aproape zilnice, ținta fiind arsenalele, docurile și flota.

Gibraltarul de asemenea a fost bombardat de aeronave necunoscute, — se pare a fi fost franceze, ca o reacțiune a atacului flotei franceze de către cea engleză la Oran și Dacar.

Insulele *Jersey* și *Guernesey*, din Marea Mânecii, au fost atacate la 28 Iunie, ca la 1 Iulie, în urma unei debarcări, să fie ocupate definitiv.

Alexandria, baza navală a flotei engleze, a fost de asemenea greu încercată de numeroase atacuri italiene.

Aviația britanică și-a continuat atacurile atât asupra Germaniei, cât și asupra aeroporturilor din Belgia și Norvegia. De asemenea câteva submarine germane au căzut victime vulturilor de oțel.

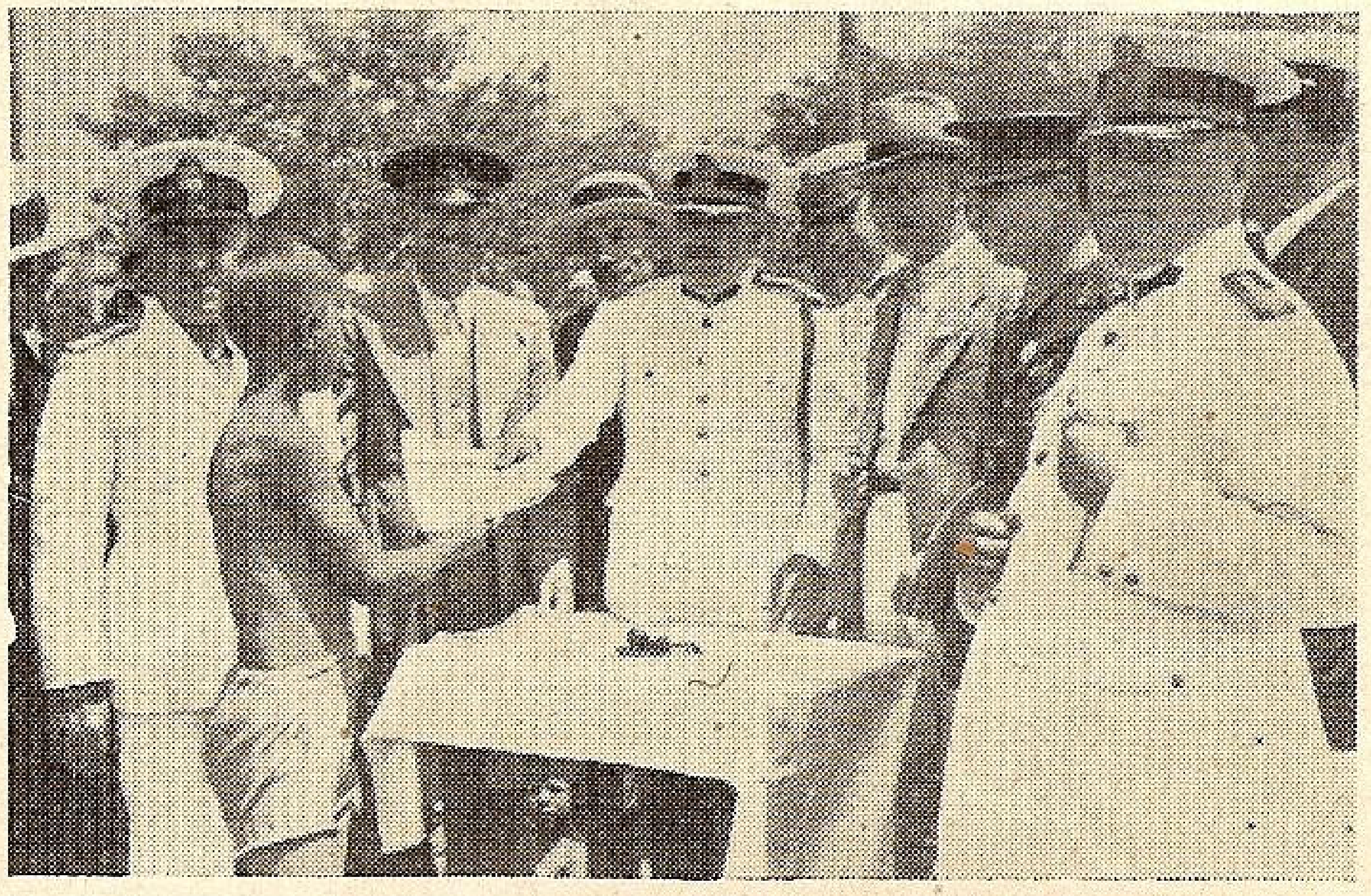
O nouă manifestare aviatică a fost atacarea convoiurilor, în colaborare cu submarinele, profitând de faptul că manevra vaselor de comerț în număr mare este foarte greoaie și apariția avioanelor provoacă inerente turburări.

CRONICAR

ZIUA APELOR

Anul acesta, din cauza evenimentelor, Ziua Apelor (30 Iunie) nu s'a putut sărbători, cu toate pregătirile și dorința tuturor.

Redăm totuși, ca titlu de document, felul cum a fost serbată anul trecut la Constanța și Ismail, — dări de seamă cari au venit prea târziu, — și una de anul acesta, dela Piatra Neamț, harnica filială din cetatea de obârșie a vestiților noștri plutași.



Ismail: Impărțirea premiilor

Filiala Constanța

Ziua apelor, în anul acesta s'a sărbătorit cu un fast mai deosebit ca în anii trecuți.

Direcțiunea Serviciului Maritim ne-a pus în mod grațios la dispoziție pachebotul România pe care s'au ambarcat autoritățile civile si militare, după ce s'a oficiat la Episcopie un tedeum ce a fost onorat cu prezența Excelenței Sale D-l N. Ottescu rezident regal.

La ora 10, pachebotul a ieșit în larg împreună cu invitații oficiali și o mare parte din membrii Filialei L. N. R, Constanța.

Slujba religioasă pentru pomenirea morților pe ape a început înainte ca vaporul să treacă de faruri, sub conducerea P. S. S. Episcopul Gheronte, înconjurat de cler și de corul Episcopiei.

După terminarea acestei slujbe s'a aruncat în mare o frumoasă ancoră de flori naturale pentru pomenirea morților pe ape.

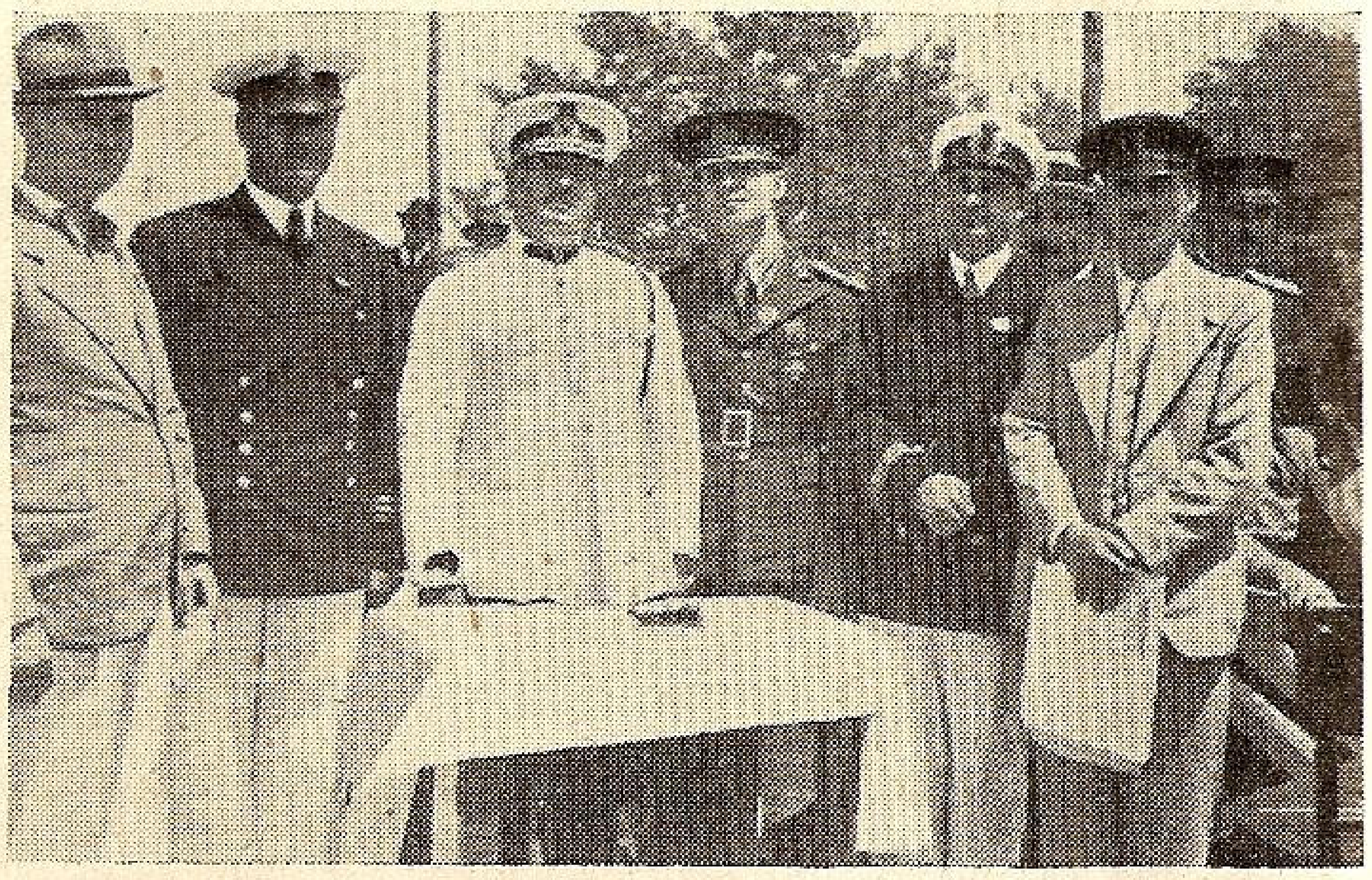
A vorbit d-l Profesor Rucăreanu, din partea Fundațiilor Culturale, D-ra Profesoară Michiu în numele străjerilor marinari și D-l Consilier Antoniade în numele Filialei L. N. R. Constanța

Ismail: Comitetul înconjurat de concurenți

Pachebotul România a fost urmat în larg de către distrugătoarele Regina Maria și Mărăști și de remorcherul Cazimir al D. P. M.

In apropriere de Tuzla distrugătoarele au defilat în fața pachebotului România, trecând la o mică distanță, cu toată viteza fiind viu aplaudate de publicul aflat pe acest vapor.

Cu această ocazie, Filiala L. N. R. Constanța a organizat o expoziție marinărească în localul gării maritime cu obiectele de muzeu ale Filialei L. N. R. precum și cu diferite alte aparate ce ni s'au împrumutat de Marina Regală, care a fost vizitată în mod gratuit de un imens public, un specialist dând explicațiile necesare publicului.



Comitetul organizator: d. Col. Gheorghiade, prefect; Constantinov, primar; maior Cojan, Căp. Giugiuc

In cursul acestui an nu am putut obține nici un vapor dela S. M. R pentru a face obișnuitele excursii în largul mării cu preț redus pentru membrii L. N. R.

De altfel situația în acest an a fost astfel că toate Societățile ce au organizat excursii în largul mării au avut deficite, cu vreo două excepții unde deabia s'au scos cheltuelile.

Filiala Ismail

Serbarea Ziua Apelor s'a sărbătorit în orașul nostru cu un fast deosebit sub patronajul D-lui General V. Atanasiu, Comandantul Diviziei a XII și a D-lui Colonel Gheorghiadi Ștefan, Prefectul Județului.

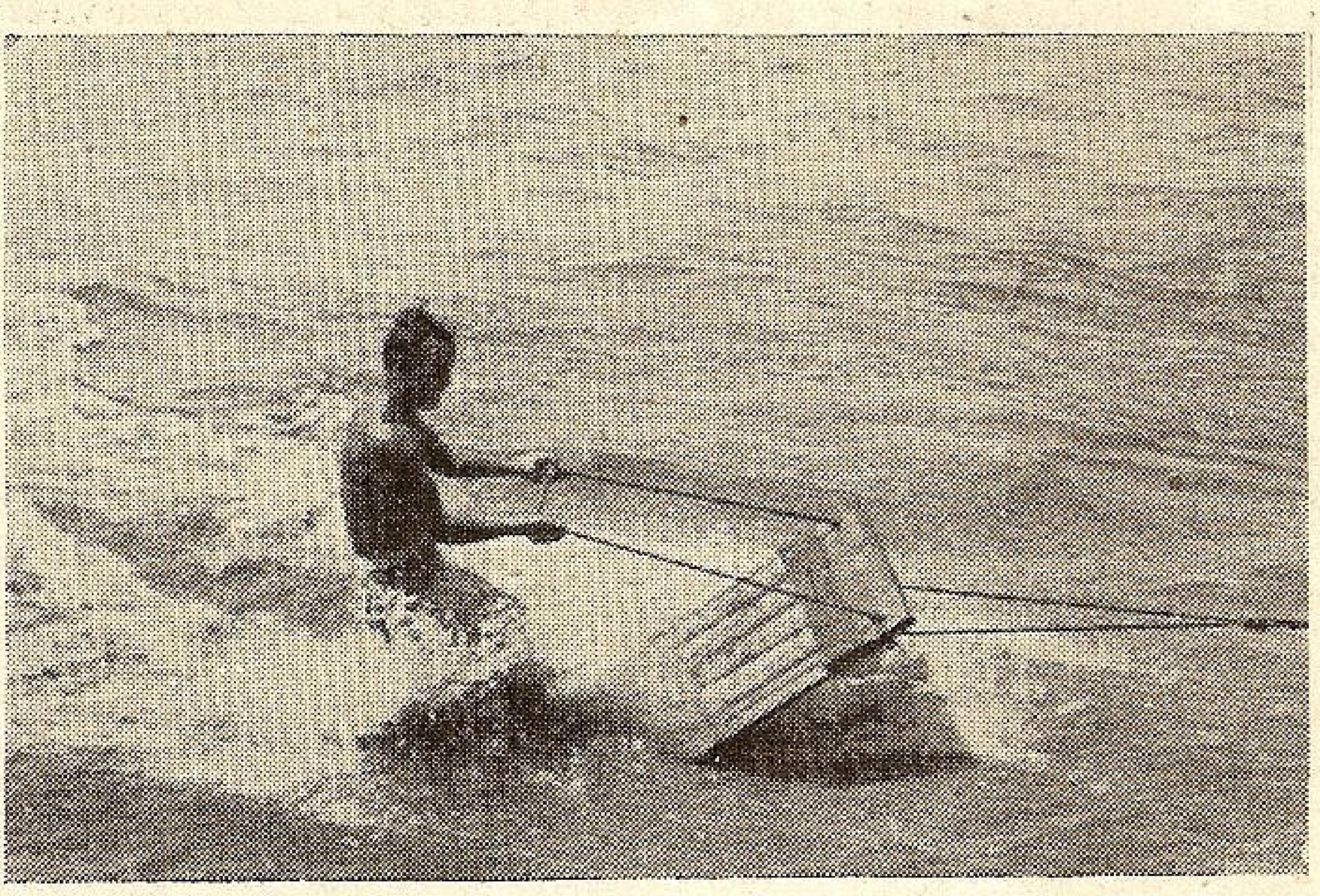
Ismail: Concursul de înnot

Un sobor de preoți a oficiat slujba religioasă.

Liga Navală Filiala Ismail a avut un prețios concurs dat din partea D-lui Colonel Gheorghiade, Prefectul Județului, Președintele Ligei, care printr-o documentată cuvântare a scos în evidență rolul jucat de ape și însemnătatea ziua apelor.

Un prețios concurs a avut și din partea societății „Cetatea Ismail" cât și din partea premilitarilor.

A urmat programul serbărei care s'a desfășurat în ordine și perfectă disciplină la care a contribuit prin munca depusă Dl. Cpt. I. Mihăilescu, căpitanul portului,



Ismail: Demonstrație de acvaplan.

Publicul a răsplătit pe concurenții care a luat parte la serbare cu nesfârșite aplauze.

La sfârșitul serbărei s'a distribuit concurenților diplome și premii în bani:

Innot viteză. Țintea Aurel; Dumitriu Ioan; Melincov Grig.

Innot fond. Macarenco Ștefan; Parfenie Ivanov; Crinca Nichita.

Concurs bărci. Ninfa; Barca No. 180; Barca No. 305.

Scondru uns. Cravțov Victor.

Sărituri Trambulină. Radu Dumitru; Cravțov Victor.

Concurs Albii. Dehterenco.

Filiala P.-Neamț

„Ziua Apelor" s'a sărbătorit Duminică 30 Iunie, în acest oraș, prnitr'un Te-Deum oficiat la orele 11 în biserica Catedrala Sf. Ioan, în prezența delegatului Filialei și diverși reprezentanți și credincioși, după care părintele protoereu al județului a rostit o frumoasă cuvântare asupra însemnătății zilei.

Ismail: O elegantă săritură.

Alt program al serbării nu s'a putut executa, din cauza apelor mari ale râului Bistrița, program pe care vom căuta a-l executa la 15 August „Ziua Marinei", dacă împrejurările ne vor fi prielnice.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MARFURI

BRĂILA—GALAȚI—TULCEA—ISMAIL—VÂLCOV

— VALABIL DE LA 19 MAI 1940 —

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
BRĂILA	—	—	12^{30}
GALAȚI	13^{25}	13^{35}	20^{15}
RENI	21^{10}	21^{15}	21^{20}
ISACCEA	22^{25}	22^{40}	22^{50}
TULCEA	0^{10}	0^{30}	0^{40}
ISMAIL	2^{05}	2^{20}	3^{00}
CHILIA NOUĂ	4^{50}	5^{10}	5^{40}
CHILIA VECHE	—	—	—
PERIPRAVA	—	—	—
VÂLCOV	6^{45}	7^{00}	—

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
VÂLCOV	—	—	12^{15}
PERIPRAVA	—	—	12^{30}
CHILIA VECHE	—	—	14^{00}
CHILIA NOUĂ	14^{10}	14^{15}	15^{10}
ISMAIL	17^{25}	18^{00}	19^{15}
TULCEA	20^{45}	21^{15}	22^{15}
ISACCEA	23^{50}	0^{15}	0^{30}
RENI	1^{50}	2^{20}	2^{30}
GALAȚI	3^{30}	3^{45}	6^{30}
BRĂILA	7^{30}	7^{40}	—

Vapoarele de pasageri ale Societății au legătură la Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-809 care pleacă din București la ora 13.44 și sosește la Galați la ora 19.15. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galați la ora 6.00 și sosește în București la ora 10, precum și cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galați la ora 7,45 și din Brăila la ora 8,39 și sosește în București la ora 14,02.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant —

IMPRESII DIN FINLANDA

de MIHAIL NEGRU

SUNT câţiva ani de când, delegat de „Asociaţia Creştină a tinerilor din România", — impreună cu d-nii Frank E. Stevens, colonel Virgil Bădulescu şi căpitan Ioan Dimăncescu, — am făcut împreună o călătorie în Finlanda, reprezintând România la un Congres internaţional creştin ţinut la Helsinki, oraş numit atunci Helsingfors.

Finlanda este azi la ordinea zilei, sub aspectul pe care toţi îl cunoaştem şi care face admiraţia întregii lumi.

Ziarele şi revistele de pretutindeni au publicat şi publică descrieri — despre oamenii şi locurile din acea regiune, — folosindu-se de cărţi şi de documente.

Socotim necesar să dăm, pentru cititorii noştri, câteva indicaţiuni sumare, întemeiate pe constatările şi observaţiunile noastre personale.

O SCURTĂ CARACTERIZARE A PORTULUI TALLIN (REVAL)

Străbătusem, cu trenul, distanţa Bucureşti-Tallin (acesta a fost, până acum câţiva ani, numele oraşului Reval, capitala Estoniei), şi urmà ca, de aci, să ne continuăm drumul, cu vaporul, la Helsinki.

Portul Reval impresionează prin aspectul său de veche cetate posomorîtă, greoaie şi tăcută, şi prin viaţa sa aparte, influenţată, — cel puţin la epoca în care îl vedeam atunci, — de vecinătatea directă a Rusiei cu care se învecineşte.

Zidărie multă, cenuşie, — rest al întăriturilor de odinioară, — e de întâlnit la fiecare pas, ridicându-se pe un teren totdeauna pietros sau cel puţin nisipos.

Străzile drepte sunt foarte puţine la număr şi foarte scurte. Ele sunt, de cele mai multe ori, înguste, şi merg ocolind, sfârşind în rămăşiţele porţii masive a unui castel pe jumătate ruinat şi cu armoaria mâncată de vreme, la poalele unui vechiu şi cenuşiu turn de piatră rămas azi fără nicio întrebuinţare şi care se macină lamentabil, sau, mai ades, în zidăria neagră a unei mari şi bătrâne case în dreptul căreia strada se închide, obligându-te să faci la dreapta sau la stânga.

Desigur, nu lipsesc casele moderne, magazinele cu pretenţii, restaurantele, — pe atunci foarte bogat aprovizionate, — şi câteva hoteluri convenabile.

Dar turnurile măcinate pe jumătate, şi vechile castele pustii, ca şi dărăpănatele vestigii ale fortăreţelor, — urme ale unui trecut foarte posomorât şi zbuciumat, par astăzi că îi încurcă pe contimporani, cari nu mai au ce să facă cu ele...

In această regiune apropiată de Nord, chiar vara, seara vine foarte de vreme, şi aduce cu ea o temperatură care face necesar pardesiul. Insă, cu toată înserarea timpurie, chiar atunci când s'a înoptat, întunerecul nopţii nu se vede venind, ceeace este foarte izbitor pentru un străin.

La ora 10,30 noaptea mă plimbam pe străzile tăcute şi cufundate parcă într'o adâncă amorţire, voind să prind cât mai mult din aspectul unui port pe unde nu mai călcasem niciodată...

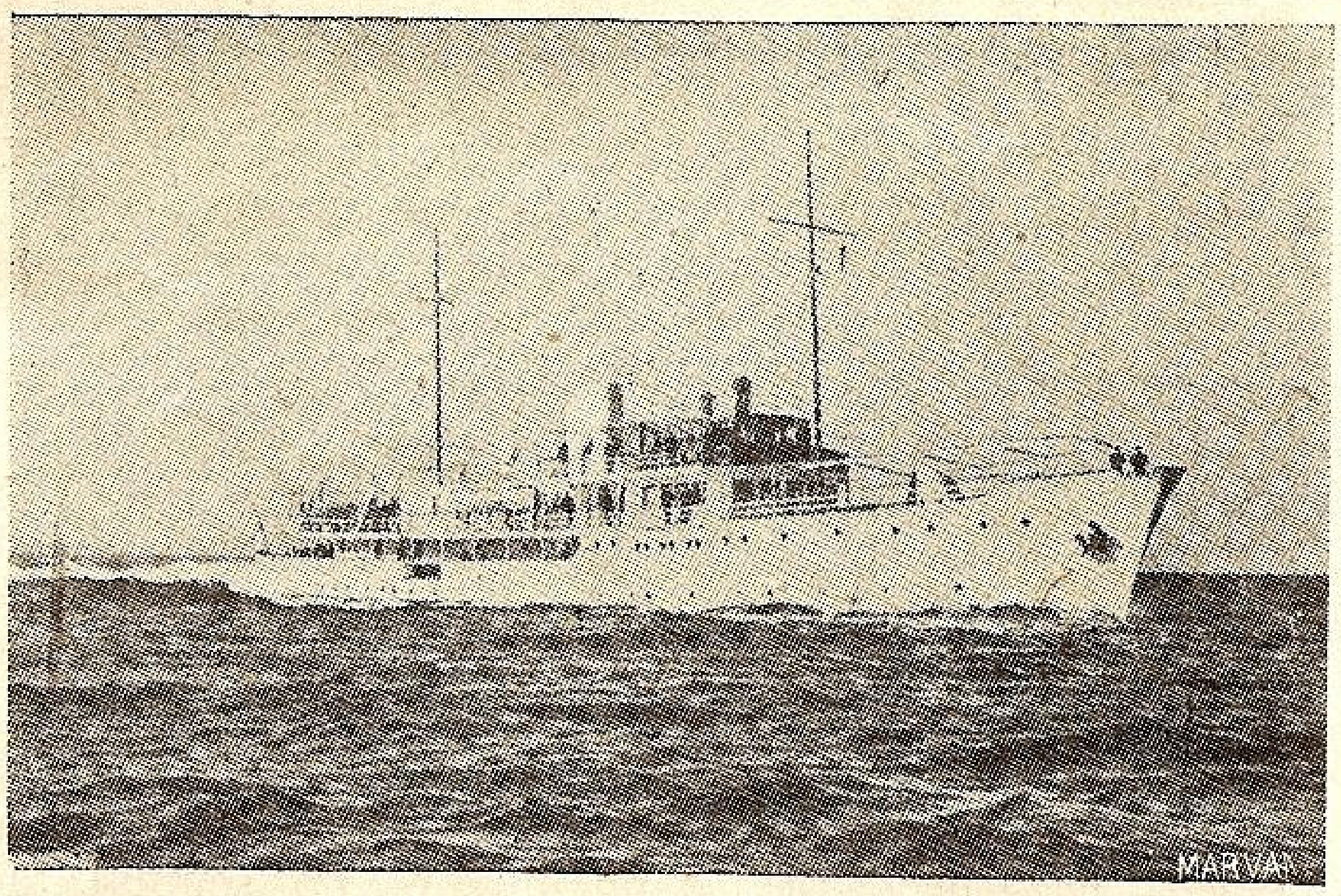
La 10,30 noaptea, lumina serii persistă încă, parcă nehotărându-se să părăsească aceste posomorâte regiuni, locuite de oameni tăcuţi şi cari par că nu ştiu să râdă...

Lumina rămâne, ca un ciudat reflex, şters, venit de undeva, de departe, stăruind, odată cu muţenia şi singurătatea care acoperă portul, ca o fină ţesătură căzută din înălţimile reci.

Am văzut soarele apunând, nebăgat de seamă, ca o părere. Palida lui lumină, opacă şi uniformă, coborà pe străzi, pe case şi în cugetele oamenilor ca o părere de rău.

Când şi când, muţenia oraşului erà ruptă de câte un răguşit şuerat de sirenă: vreun vapor manevrà în port, pe valurile reci ale Balticei, cu luminile abia zărite de pe mal, estompate de ceaţa care se lasă totdeauna după apusul soarelui.

Apusul soarelui pare să fie, la această epocă, (început de August), după ora 7,30, ora noastră. Dar, odată apus, soarele nu vrea să plece, ci stăruie să rămână mereu în vecinătatea pământului...



Cu „Viola" spre Helsinki

La ora 12 noaptea, când mă hotărăsc să pornesc la culcare, portul este plin de o lumină alburie care pare că precedează răsăritul soarelui. Ea se reflectează pe acoperişurile vinete ale caselor sau pe pereţii lor, dându-mi un „avant-gout" al nopţilor albe ale Nordului...

CU VAPORUL SPRE HELSINKI

A doua zi, la ora 4 d. a. am pornit spre Helsinki, capitala Finlandei. Vaporul pe care ne-am îmbarcat, un vas mic, de proporţiile unui yacht, purtà frumosul nume de „Viola", şi erà încărcat de congresişti.

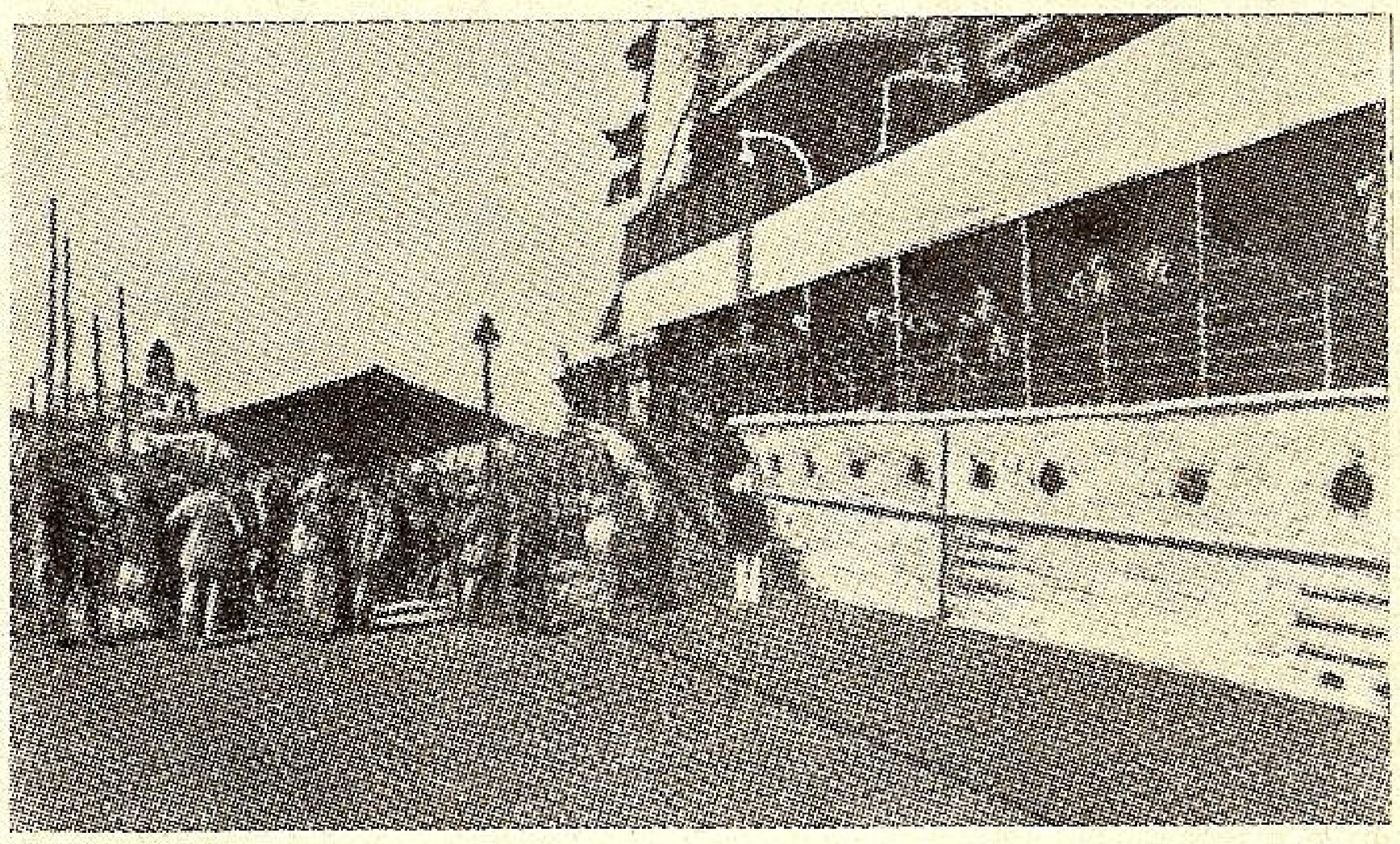
In momentul când pornim, avem soare rece, şi vânt tăios, venind dela larg. Mare albastră închis, cu valuri uşoare şi spumă.

Pornim cu vântul în faţă, şi apa făşie prelung.

Portul Reval rămâne în urmă, o curioasă dar uniformă aliniere de case albe-cenuşii; câteva turle dominează şirul clădirilor, acoperite de fumul ieşit din coşul unei fabrici, fum risipit de vânt.

„Viola" a pus capul pe Nord, şi înaintează legănându-se şi săltând din ce în ce mai accentuat. Largul ne arată două trei insule mărunte, negricioase, pe cari se văd niște clădiri roșiatice.

Delegația română e, în plenul ei, pe vas, între delegați ai tuturor neamurilor pământului, din toate continentele și de toate rasele, vorbind fiecare în limba sa și privind spre largul Mării Finice, care cu cât înaintăm cu atât apare mai montată.


Sosirea vaporului la Helsinki

Tinere fete blonde, cu șorțuri albe peste rochiile negre, trec cu tăvi, printre pasageri, servind ceai, cafea sau prăjituri.

Un hidroavion zboară pe deasupra noastră, lin, domol, cu motorul bâzâind gros, în înălțimea albastră... Are aerul o vreme că se uită la noi, să ne vadă bine, apoi ne-o ia înainte și ne întrece, depărtându-se din ce în ce mai mult, până când abia se mai zărește, ca o mică pasăre neagră, pe cerul plin de o lumină ștearsă, palidă, ca reflectată de o oglindă.

Trecem pe lângă o serie de insule, risipite pe toată întinderea, și vântul fiind schimbat, în punctul unde am ajuns acum, avem o hulă, care face ca vaporașul nostru să danseze în toate sensurile, spre marea neplăcere a multora din congresiștii dela bordul „Violei". Unii din ei, cu ochii umflați și cu limba scoasă, stau aplecați peste copastie, dând un fel de semnal, de oarece alții, numeroși, fac la fel.

Repede-repede, puntea „Violei" s'a golit ori s'a garnisit cu pasageri aranjați toți „orizontal", ca să nu spun lungiți pe spate...

Un vânt ascuțit fluieră frământând apa mării și umplând-o de spumă, în vreme ce vaporașul nostru se strecoară printr'un adevărat arhipelag de insulițe cari-și arată vârfurile negre și stâncoase. Le ocolim cu grije și întâlnim în drum, departe, la larg, trecându-ne de travers, vase cu coșurile fumegând îmbelșugat... Largi și negricioase bărci de pescari se 'ndreaptă spre Reval sau spre vreo insulă a arhipelagului din care noi, acum, am ieșit.

De-alungul balustradei, peste copastie, oameni aliniați și frânți de mijloc, au aerul că se poticnesc, în lungi oftaturi desnădăjduite, devenite uneori gemete...

Eleganți pescăruși albi-fumurii se ridică din valurile reci pe cari le-au atins în treacăt, și, venind în preajma vaporașului nostru, se uita, mirați par'că, la atâta lume „cu pretenții" dar aflată în cea mai disgrațioasă atitudine, spunând par'că: „La naiba! Șade rușine, domnilor!"

Supraviețuitorii, — cei rămași în picioare, — se caută, ca și cum s'ar număra. Mă pomenesc la un moment dat lângă o tânără, un delicios „bubi-kopf", cu ochii vii albaștri, cu pielița obrazului rumenă ca o piersică și cu năsucul sumes: e d-ra Magda Ehrenwert, studentă estoniană, în arheologie și istorie la Universitatea din Riga. Bucuroși ca de o victorie, — de oarece nu suferearn de răul de mare, ne felicităm reciproc și ne semnăm numele în carnete, pentru aducere-aminte.

După trei ore și jumătate de drum, pe la 7 și 30, „Viola" ducea cu ea o întreagă omenire bolnavă, însă aproape fericită, de oarece însfârșit, începuse să se vadă șirul caselor de pe țărmul Finlandei.

In curând, distingeam vag coasta și siluetele a două biserici, pe fondul fumuriu... Soarele de seară, în tonalități portocalii, bate în pânzele câtorva corăbii cari lunecă săltând pe întinderile de apă dimprejur și cari ne rămân în urmă.

Suntem în dreptul insulei Grohuna, insulă cu marginile pietroase, ca toate insulele de pe aci, — fără pic de vegetație și pururea bătute de vânturi violente. Iarna, din cauza curenților foarte puternici, în acest punct este un adevărat infern. Alte insule se găsesc în dreapta ,câteva mici în fața și în stânga, toate cu vechi zidării masive pe ele, cu case albe, roșii sau negre, toate bătute de valuri, cu luntri sau bărci legate în margini.

Zece-cincisprezece minute de prudentă strecurare prin această a doua parte a Arhipelagului Finic, și intrăm într'o baie...

Doborâții de pe punte înviază, aranjându-și cravatele; ies până și cei cari se vârâseră, din cauza răului de mare, tocmai lângă camera mașinilor... Surâzând, victimele de până acum, ies toate la lumină, încercând să-și stabilească un echilibru deplin, pe picioare, și asigurându-se în mod reciproc că... „n'au avut nimic".

„Viola" merge acum lin și elegant... Gemetele de spital de până mai adineauri au încetat; batistele șterg ochii plini de lacrimi și acoperă gura care face un ultim efort reflex...

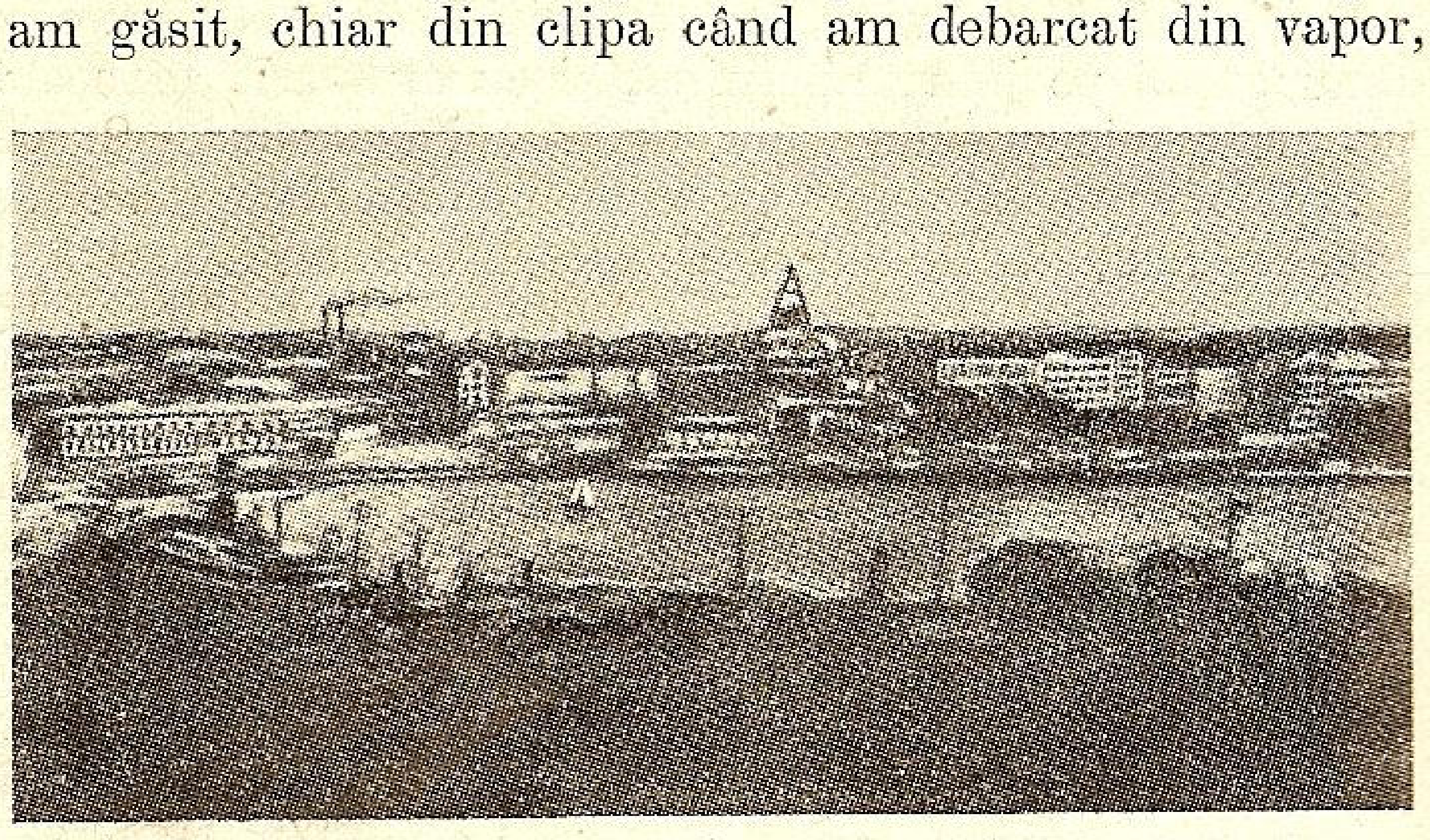
Am ajuns la Helsinki, și „Viola", cu viteză redusă, se aliniază și stopează lângă schelăria debarcaderului.

Suntem la ușa Finlandei, pe al cărei pământ vom călca imediat și unde vom face un popas de o săptămână încheiată.

UN POPAS LA HELSINGFORS SAU HELSINKI

Dacă este o țară nordică, în care progresul și civilizația apar, ca elemente de netăgăduit, chiar din primul moment, această țară e Finlanda.

In acest îndepărtat punct septentrional al Europei, am găsit, chiar din clipa când am debarcat din vapor, impresionante aspecte de nebănuită viață modernă, aspecte cari fac o vie plăcere călătorului și cari onorează continentul nostru.


Perspectiva portului Reval (Tallin)

Sentimentul acesta e accentuat de impresiunea de oboseală și de lâncezeală pe care o lasă drumețului trecerea prin Lituania, Letonia și Estonia.

In marele oraş Helsinki, străzile largi şi bine pavate, — intreţinute admirabil şi într'o stare de curăţenie ireproşabilă, — casele mari şi în linii moderne, ca şi cuviinţa deplină a oamenilor, dovedesc o minunată educaţie cetăţenească, un profund simţ al datoriei şi o strânsă disciplină sufletească.

Marile magazine şi restaurante, în clădiri adeseori monumentale, se înşiruiesc pe largi trotoare plantate îngrijit, trotoare pe cari cineva, dacă ar voi să arunce o cutie de chibrituri goală, sau un rest de ţigară, s'ar găsi în mare încurcătură, având sentimentul precis că face un lucru de rând...

Condiţiuni de viaţă foarte vitrege au croit acestui neam, — rigid chiar prin natura alcătuirii sale sufleteşti, — o fire sobră şi austeră. Protestantismul creştin poate fi socotit aci, ca şi în Peninsula Scandinavică, în patria sa cea mai indicată.

Mă grăbesc să adaog, — spre a înlătură orice confusie, — că în această disciplină de suflet şi de atitudine exterioară nu intră nimic forţat, nimic din maimuţăreala care tinde la automatizarea vieţii lăuntrice şi a mişcărilor.

O veche experienţă, făcută pe teren, într'un îndelung interval, m'a convins că omenia şi bună cuviinţa alcătuiesc primul semn, şi cel mai sigur, al adevăratei civilizaţii. Acest semn este de întâlnit aci în mod permanent, într'una din cele câteva grădini publice din Helsinki, în restaurant unde lumea ştie să stea şi să mănânce cuviincios, vorbind totdeauna încet; la cafenea, unde nu se pomeneşte om care, — intrat chiar numai să caute pe cineva, — să stea cu pălăria în cap; într'un magazin unde ai intrat întrebând de ceva, sau, pur şi simplu, pe stradă, unde ceri unui trecător o lămurire sau o îndrumare.

INTR'O DUMINICĂ, IN CAPITALA FINLANDEI

„O Duminică la Helsinki“ poate fi titlul unui capitol aparte, destul de caracteristic, cred.

Am ieşit anume în stradă, doritor să am un aspect general al oraşului. Obloanele sunt trase la toate magazinele. Oraşul, foarte curat, şi cu un aer sărbătoresc, cu înaltele-i case cenuşii şi în linii foarte moderne, în soarele de după amiazi, pare, — pe Norra Esplanad Gatan şi pe pavelul Sodra Esplanad Gatan, situate chiar în centru, — o bucată din Budapesta sau un crâmpei din Ringul Vienei, dincolo de Operă.

E o vreme bună, dulce, ca o zi de toamnă liniştită de la noi. Dintre slabii nouri gălbui-fumurii, cari acoperă cerul mişcându-se domol, transparenţe calde încearcă să învăluie străzile şi copacii cari le mărginesc.

Stau la o parte, pe trotoar, singur, căutând să-mi fixez pentru mai târziu imaginea acestui depărtat punct al Nordului, complet nou pentru mine, unde am poposit plin de interes şi de dorinţa de a-l cunoaşte. Privesc, de la distanţă, lumea care se mişcă pe străzi, oamenii cari intră în cafenele, ori cumpără ziare sau ţigări de la câte o bătrână postată la colţ de stradă, lângă un cărucior pe roate, plin cu ziare şi reviste.

Soarele, soarele după care lumea de aci jinduește, încălzeşte şi luminează, blând ca o mângâiere, oraşul cenuşiu de pe ţărmul recei Mări Finice.

Automobile îngrijite, — aci sunt de trei clase, şi au toate, aparate de taxat, — aleargă în toate direcţiile, încrucişându-se cu tramvaiele numeroase cari merg în şir, dând semnale cu clopotul şi cu un fel de sirenă ca a vapoarelor. Taxatorii tramvaielor sunt numai femei tinere; cu şapca mare, trasă pe ceafă, şi cu viziera şi mai mare trasă pe ochi, cu ciuful cochet tras deasupra urechilor, şi cu cureaua genţii prinsă pe umăr, ele au înfăţişarea unor băieţoi plini de voioşie.

Femeile, de altfel, — şi numai femeile, — îmbrăcate curat, în alb, servesc în toate cafenelele şi în toate restaurantele, după cum pretutindeni, în bănci şi în biurourile administraţiilor, am văzut numai femei.

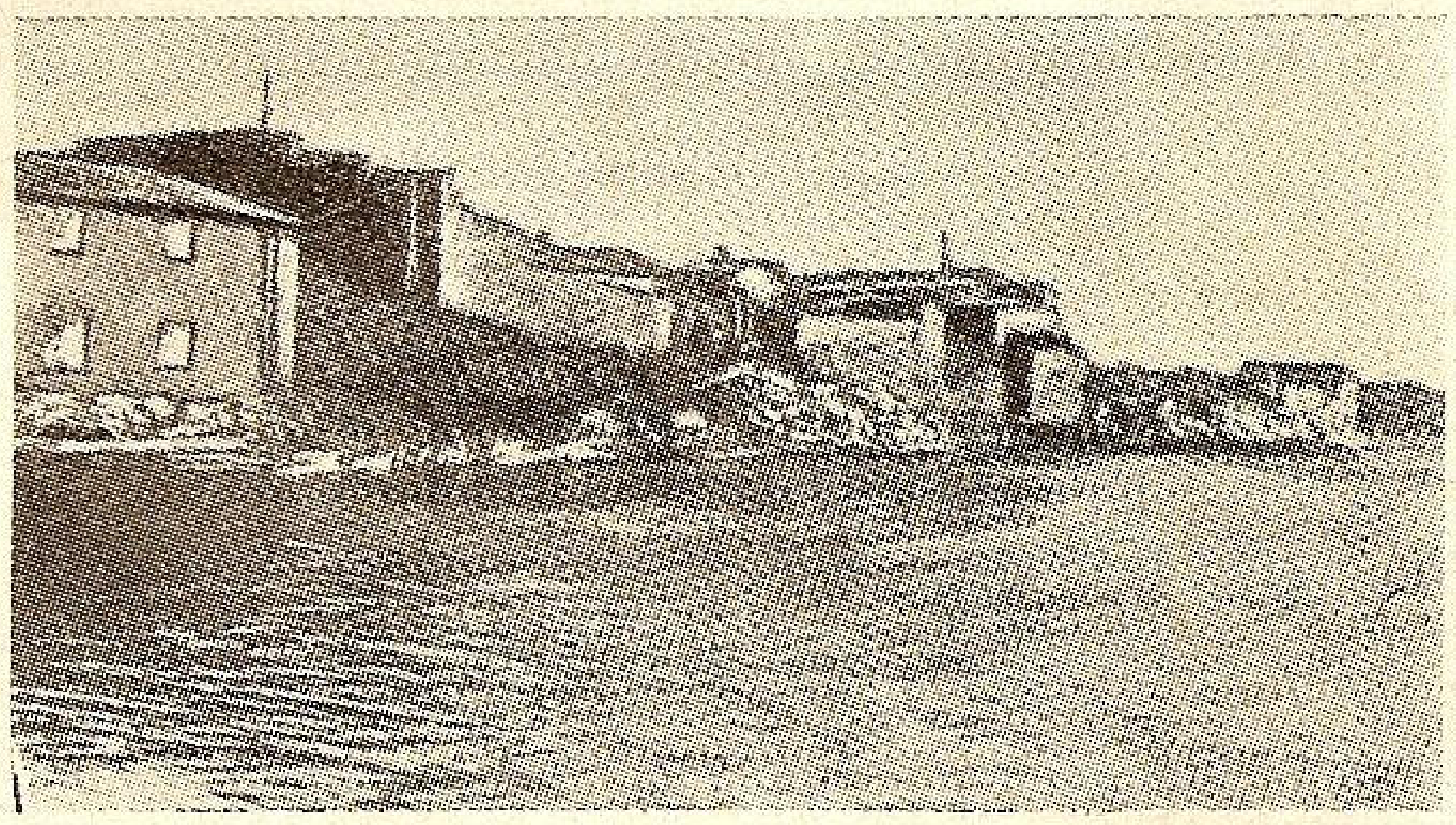
ALĂTURI DE MULŢIME IN PARCUL „ESPLANADE“

Centrul oraşului, — la ora când mă găsesc instalat la postul meu de observaţie, la stânga bulevardului Henrik Gatan, este foarte animat, plin de lume multă, mai ales tineret, care se plimbă, în haine de sărbătoare, prin frumosul şi apropiatul parc „Esplanade“.

In parcul numit, la mici distanţe, sunt câteva cafenele-cofetării, instalate în elegante chioşcuri cu verande, cu lumini colorate aprinse în interior, şi având şi mese în grădină sub cerul liber.

In unele din ele, cântă orchestra. In cel mai apropiat de punctul unde mă găsesc, la Cafeul Operei, cântă o muzică militară de marinari, stând într'un original pavilion, învârtit, în formă de melc şi acoperit cu un capac cenuşiu de metal.

Lumea adunată împrejur, prin parc, poporime modestă şi fără pretenţii, cu femei şi fete în toalete de culori deschise, ascultă şi se bucură de la distanţă, gratuit... Mulţimea forfoteşte, ca în Cişmigiul nostru, risipindu-se, voioasă, până departe, în lumina din ce în ce mai palidă, în aerul încropit. Soldăţimea şi aci prezentă, ca în toate parcurile publice, duminică, în tunici colorate, cu vipuşci, cu brandeburguri, cu cisme înalte şi săbii lungi, — iar naivul personal domestic feminin, totdeauna atras de uniforme îi stă pe alături, surâzător şi aproape plin de tandreţe, cu sentimentul unei libertăţi şi al unei tinereţi gustate din plin...



Margini de insule în Arhipelagul Finic

Mateloţii cântă, în chioşcul lor, din lucitoare instrumente de alamă, din clarinete şi din tobe, o bucată semănând cu toate bucăţile cântate, sărbătoarea, de muzicile militare şi care se revarsă printre copacii înalţi şi bogata verdeaţă a parcului...

Sunetele muzicii ajung până în portul aflător la distanţă de numai cinci minute cu piciorul, port unde vaporaşe de cursă mică se mişcă mereu, sosind şi plecând, lunecând pe apa rece şi posomorâtă, legând oraşul cu nenumăratele şi micile insule pietroase ale arhipelagului vecin.

Pe verande şi la mesele din grădină, lumea ia răcoritoare şi lucruri dulci de tot felul. Drept băutură, se servesc ape gazoase, citronade şi lapte.

Finlanda a adoptat regimul sec. Consumul alcoolului, — care, în aceste ţinuturi nordice făcea cu atât mai mari ravagii cu cât era foarte intens, — e strict interzis, prin lege pentru toată lumea.

Seara înaintează, acoperind parcul, oamenii, străzile și casele în cari se aprind luminile. De lângă marea apropiată vine câte o adiere rece și pătrunzătoare, odată cu fumuriul crescând al serii.

INTR'UN RESTAURANT FINLANDEZ

In drum spre restaurant, localuri multe, foarte îngrijite, unde se cântă și unde lumea dansează.

Pe bulevardele largi, acoperite acum de noapte, ard viu mari globuri electrice, și aspectul orașului, atât de interesant pentru un străin ca mine, se schimba total, amintindu-mi din nou, însă sub altă înfățișare, un colț dintr'un mare oraș european.

Restaurantul în care intru ca un cunoscut, — fiindcă am mai fost acolo și eri și alaltăeri, — e alcătuit dintr'o mare sală, cu mobilier sobru și elegant, în care stilul este impunător în aceeaș măsură în care e și discret.

Să ne așezăm la masa frumos așternută alb, și bine servită, tot de femei, pline de luare aminte, — și, în locul oricărei alte băuturi, să bem și noi paharul de lapte, tradițional aci.

Ca mâncare, pe lângă bucățile de pâine cenușii și uscate ca galeții, vom avea excelentul unt care nu lipsește de la nici o masă, fiind adus fără să mai fie cerut.

In restaurantele finlandeze se servesc mâncări în majoritate dulci, — cartofii și sfecla abundând, — niciuna din ele nesemănând cu mâncările noastre cu obicinuitele sosuri.

Se servește de asemenea pescărie multă, de toate felurile și de cea mai bună calitate și pregătită sub toate formele, și carne, sub cele mai variate aspecte, dela șnițelul tocat sau vienez, până la rost-beaful sau beaf-stekul englezesc.

MISTERIOASA LUMINĂ A NOPȚILOR NORDICE...

Când ies din restaurant, către ora 10,30 noaptea, sunt uimit de lumina neașteptată pe care o găsesc pe stradă... Fenomenul, datorit rămânerii Soarelui în apropierea Pământului, e și mai simțit aci decât la Riga.

Lumina se menține, și către ora 11 noaptea am impresia că văd doar un crepuscul, de ora 8, într'o seară de August în București.

Spre marginea cerului, pe fondul alburiu, nourii singuratici, ca niște călți, umblă căutându-se prin înălțimi, fantastic luminați din spate de aceeaș rece și misterioasă lumină a nopților Nordului...

Astfel rămâne cerul până dimineața, când soarele palid răsare iar, toată noaptea semănând cu începutul apusului de soare sau cu revărsatul zorilor la noi...

Nu e de mirare, de oarece, la distanță de numai câteva ore de aci, cu trenul, chiar în acest anotimp, nopțile sunt atât de clare încât alcătuiesc un permanent început de amurg și oamenii pot citi ziarele la această simplă și turburătoare lumină.

MIHAIL NEGRU

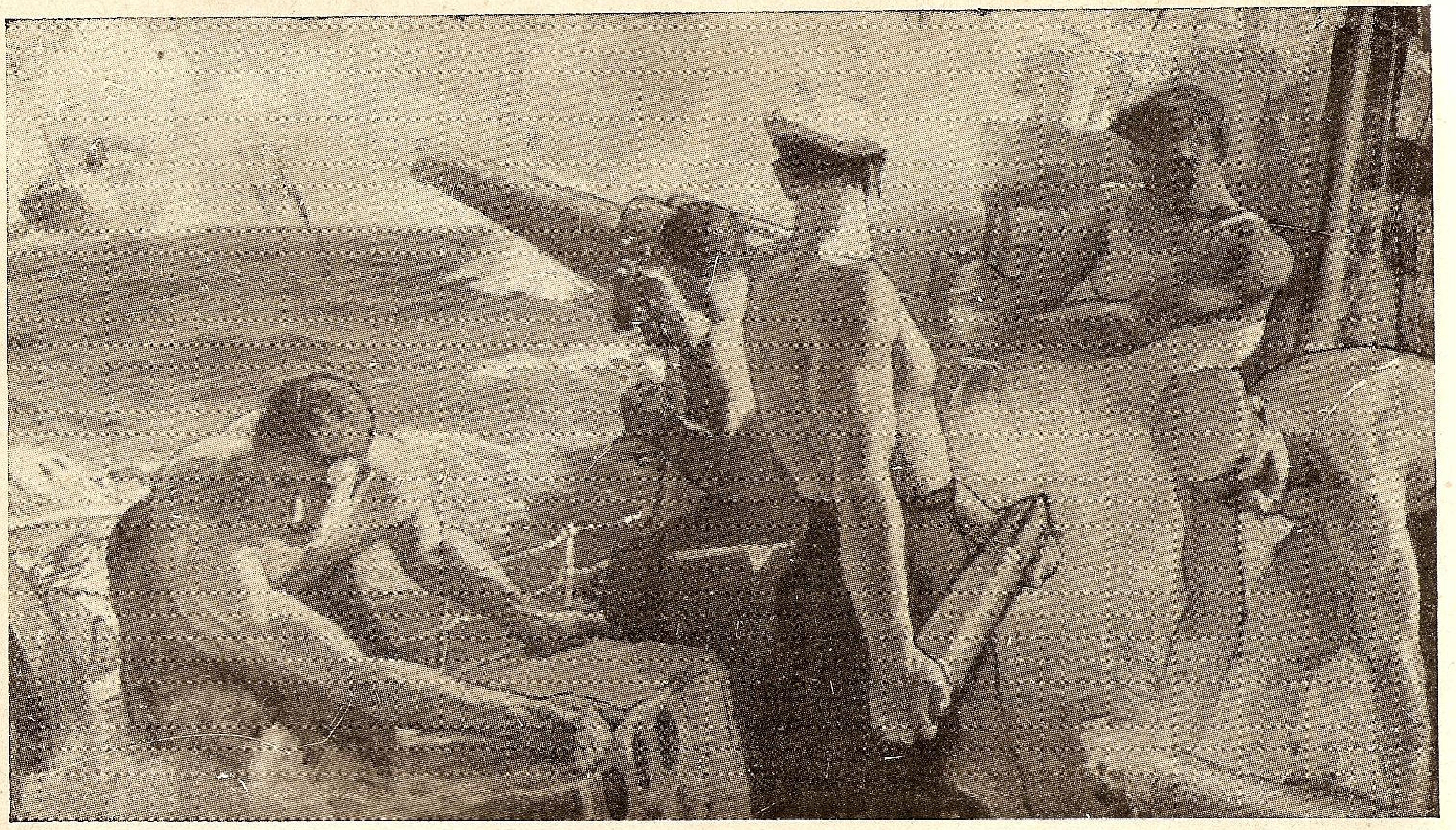
CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Șantiere navale, stabilimente mecanice și turnătorii la Ancona și Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcții și reparații de ori ce tip de nave militare și comerciale. Constructori de mașini și căldări, motoare Diesel, mașini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN



De ziua voastră.

De ziua voastră, scumpi copii ai Mării cea deapururi sbuciumate
Și-a fraților ce odihnesc în valurile sale neînfricate
Pe malul ei, o zână s'a oprit, cu multe alte surioare
Vrăjite, să'mpletească'n cânt cununi de proaspete mărgăritare...
Inaltă imn de glorie străbună în cinstea marei sărbători,
Rubine mândre scânteie pe-a-lor aripe, ascunse'n mii de flori.
Spre înserat sosit-a solul,.. un trandafir de nea îmbujorat
Cu'n nimb ceresc de raze pe-a lui frunte, de vraja lor înfiorat,
A strâns, grăbit, în jurul lui măreț alaiu de chiparoși în floare;
Din cer a pogorît șăgalnicul surâs al razelor de soare
Cu scânteierea lui divină să lumineze drumul vostru greu —
Al său nectar—miresme — în suflete și gând, vă picure mereu.
Astfel, vrăjiți de strălucirea alaiului ce s'a pornit în zori
Să vă'ntâmpine, cu brațele 'ncărcate de ancore în flori
Intindeți pânzele, copii,... nu vă'nspăimânte valuri răsvrătite
Ce-și spumegă mânia grea pe vasele, pieirei lor, sortite.
Da, urlă groasnic Marea sub apăsarea uraganului cumplit
Ce-adesea nu vrea cu să cruțe un suflet, pentr'o clipă îngrozit
Precum nici ochii maicii sale adorate, din cari, ne'ncetat
De dorul lui, vor picura mărgăritare, adesea, spre'nserat
Dar voi, copii, mai aprig să vâsliți pe căi ades necercetate
In suflete cu Domnul Sfânt și'n gând cu biruinți neînfrânate
Sburați, o! vase însorite; nu vă sfiiți să străbăteți cărări
De miile de stele luminate, departe'n nesfârșite zări...
Și-acum copii, în amintirea fraților ce odihnesc în Mare
O elipă frunțile plecați, drept pildă de pioasă adorare...
Astfel ca veseli, mulțumiți de dragul conștiinței împăcate
Cu a voastre bărci să lunecați pe căi de vis, pe unde legănate.

LIANA BELLU

Muzica Mării.

din Carmen-Sylva

Ține dintâi ghiocul la urechie,
Și ascultă pierzându-te'n visare;
Că din scoică geme revărsare,
Sbuciumarea mărilor străvechie.

E întreg glasul hăulitor al valurilor,
Câte s'au volburat tăinuire ferecată,
Frământare în vaer uriaș preschimbată
Tălăzuind în vecii vecilor.

Apropie apoi urechia asupra inimii mele,
Și ascultă deslușind ce spune,
Glasul dintâi al lumilor străbune,
Peste mări sunând raze de stele.

Că lăuntric valuri luptătoare răscolind,
Iși leagănă dorul închis tăinuiri,
Cu dureri, nădejdi și amăgiri,
In vecii vecilor tălăzuind.

Traducere de ADRIAN MANIU

Recenzii

FRANCIS CARCO: **„Brumes".**

Francis Carco a scris toate romanele publicate în ultimul timp, sub obsesia ceței, ceața cerului complice aceleia a sufletelor, ceața fetelor pierdute, a vagabonzilor, a criminalilor, a traficanților de dragoste și de femei, de droguri și otrăvuri, a ființelor ce fug de lumină și claritate.

După **„Umbra", „Lumina neagră", „Tenebre",** Carco ne dă **„Brumes".** Este bruma unui port mare, pe care dinadins Carco nu-l numește, un port undeva în nordul Europei, pe coasta Belgiei ori a Olandei. Un port cu cheiurile sale tuberculoase, cu marinarii săi revoltați sau resemnați, ființe tăcute și fantomatice. In acest univers tenebros, olandezul Freme a deschis un bar-dancing pe care îl numește „Montparnasse". Aici vine turma umană să caute alcoolul care arde gâtlejul și înflăcărează creerii, fata care să le dea iluzia paradisului regăsit. Și tot aici se desfășoară drama între teribilul Fremje și frumoasa Flossie, Francois ciupitul, pianistul sentimental și bătrâna Koetge care practica zece meserii din care însă nici una nu poate fi mărturisită. Freemje s'a mutilat el însuși într'un acces de gelozie și de-atunci se răzbună de trădarea unei femei, martirizând toate femeile, care sunt victimele omului în această lume de coșmar. Flossie se sinucide.

Francis Carco este un maestru în a urmări până în cea mai secretă intimitate, sufletele pierdute. Va rămâne cel mai mare pictor francez care a zugrăvit lupanarele sociale și mizeriile morale. In această carte el a știut cu o măestrie incomparabilă să facă să planeze acea amenințare a nenorocirii și acea obsesie a morții care urmărește femei și bărbați în certitudinea absolută că nu vor putea scăpa niciodată.

AUGUST PIERRE GARNIER: **„Le chemin vers la Mer".**

Sunt patruzeci de poeme apărute în editura Garnier, cu câteva gravuri în lemn și linoleum de Pierre Gusman. Patruzeci de poeme care n'au un loc comun de inspirație. Poeme de tensiune mare, inspirate din ape, din cer, din pământ. Sunt poemele clipei, poemele gestului, poemele sufletului surprins în flagrant delict de spiritualizare.

Prospețiune de egloză, simple ca însăși natura, ca marea, naturale, fără înflorituri, fără grații. Și totuși plac. O plăcere de cotidian, de străfulgerare, de anestezie.

Turul poetic reînoind locurile comune ale oamenilor, certitudinea fluidă a versului, inversiunile arhaice (puis l'eau sa course achève...), o culoare fericită a simbolului și a imaginei, dau acestor poeme un caracter distins de puritate și de emoție artistică, atât de prinse în gravurile dure, impresionante și senzoriale care le ilustrează.

O carte destul de recomandabilă pentru orice spirit distrat.

Knut Hamsun: **„Benoni",** (Collection des Prosateurs modernes, Paris).

Această nouă carte a lui Kunt Hamsun ne duce mai sus de cercul polar, în țara în care verile sunt aproape fără noapte și iernile fără zi, iluminate uneori de fantasmagoria aurorelor boreale.

Intre munți de zăpadă eternă și Atlanticul fără fund și fără margini, o fâșie îngustă de pământ cultivat nu ajunge ca să hrănească locuitorii. Astfel că omul se vede nevoit să-și caute în apele oceanului biata lui hrană de toate zilele. Această apă a oceanului îl îmbogățește sau îl ruinează, când umplându-i sacii cu strălucirea de argint a peștelui, când distrugându-i cursele de pește, răsturnându-i barca sau înghițindu-l pe el și averea. Pescarului, veșnic agățat între furtună și amenințarea morții, marea — suverană capricioasă — i-a construit un suflet aparte. Sărac ieri, bogat astăzi, ruinat mâine, el este în acelaș timp fatalist și voluntar, tare și resemnat, vesel și melancolic, mistic și realist, vorbăreț sau tăcut.

In „Benoni", Knut Hamsun nu ne prezintă numai partea tragică a vieții dela nord. El și-a petrecut aici copilăria și adolescența. Cunoaște îndeajuns viața de aici cu obiceiurile ei, a cunoscut cele mai originale tipuri și a păstrat amintirea ciudățeniilor lor în felul de a se purta și a conviețui.

In micul port al peștelui, în locul numit „piața comerțului", tronează cârciumarul. Prăvălia lui este singurul punct de contact cu civilizația, centrul noutăților, unde se întâlnesc pescarii de pretutindeni cu laponii nomazi. Pescarilor, el le vinde unelte, vestminte, le furnizează de lucru sau le cumpără pe nimic produsul muncii lor aspre. Cămătar și mare senior, mândru dar familiar, lacom și compătimitor, el îi protejează și-i speculează, le seduce fetele și nevestele, el orânduește legile ținutului și inspiră tuturor neîncredere și respect.

Knut Hamsun ne face să trăim în „Benoni", adevărata viață a unui astfel de centru mic, viață pe care arta subtilă a autorului știe s'o evoce în trăsături mici, fără descrieri, fără analize, numai în realitatea ei, în mișcarea ei, în cotidianul ei, într'un stil alert, savuros, plin de grație și de bonomie caracteristică.

O. P. GILBERT: **„Ceux du Cap Blanc".**

Intr'un recent număr din interesanta revistă franceză „Match" (28 Septembrie 1939) am citit o foarte frumoasă nuvelă inedită cu titlul de mai sus.

„Cap-Blanc" este o șalutieră de 300 de tone. Corabia asta, care atinge ușor 13 noduri, record cu care nu oricare șalutieră se poate lăuda, la fiecare 20 de zile aducea din Islanda 100 tone de morun proaspăt. După ce a navigat pe Atlanticul de Nord până s'a uzat complect, odihnește acum în cimitirul șalutierelor fără glorie. Și totuși „Cap Blanc" a fost cea mai rapidă, cea mai voinică și mai remuneratorie corabie de pescuit. A avut, acum douăzeci de ani epoca ei de eroism sau mai curând de nebunie eroică. Fostul ei căpitan, Robert Bertrand, evocă atacul și moartea unui submarin dușman.

Robert Bertrand, fostul căpitan, are 55 de ani, din care 40 pe mare. Și-a împlinit destinul, de vreme ce nu mai navigă. I-au mai rămas doar amintirile. In fiecare zi mergea, împreună cu ceilalți foști căpitani de vase, să viziteze „Cimitirul șalutierelor": 30 de vase care scârțâe legănate de valuri, se înghesue să nu le fie frig, întocmai ca bătrânii pensionari cari le-au condus altădată, și-acum au ieșit împreună cu vasele lor la pensie. Seara, foștii căpitani ai fostelor corăbii, se-adună să povestească: „Iți mai amintești"?... Cine nu-și amintește!...

De astădată e rândul lui Robert Bertrand să povestească. Evocă clipele de grea cumpănă pe mare, gata deatâtea ori să se ciocnească pe ceață. Și mai cu seamă evocă o întâmplare din timpul războiului mondial.

In timpul războiului, vasul de pescuit e făcut vas de război. In 1917 întâlnește odată pe ceață un submarin german. Submarinul îi asvârle o torpilă, îi distruge botul. Șalutiera se năpustește în submarin, se așează pe el și îl scufundă; dar și ea a avut să sufere; căpitanul a trecut prin zilele cele mai dureroase din viața lui: două zile întregi a stat fără să facă nimic, ca să se repare vasul într'un șantier.

Un stil minunat, marinăresc, povestire amuzantă, spirituală, care te ține într'una încordat. Notații amuzante ca: Marinarii nu-s decât celibatari însurați... Nevasta marinarului e stăpână în casă, el e stăpân pe mare...

I. M. M.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Marina de gardă la inima Reginei Maria

Marina Regală, conform Inaltei aprobări dată anul trecut, a trimis „N. M. S. Mărăşeşti" să facă de gardă la Balcic în ziua de 18 Iulie, la inima Reginei Maria.

Cu prilejul acestei pioase ceremonii s'a transmis M. S. Regelui următoarea telegramă:

„In această zi de reculegere sufletească marinarii veghează la postul de unde cea mai duioasă Regină scruta întinsul mării rugându-se pentru ei şi cu adânc devotament asigurăm pe Majestatea Voastră că pământul va fi apărat pe apă la ordinul Majestăţii Voastre cu preţul vieţii noastre, ca să nu fie subjugat de graiuri străine chiar de va fi semănat cu baionete frânte şi cimitire de eroi.

Să trăiţi Majestate!"

Comandantul Marnei Regale,
Vice Amiral (ss) P. BĂRBUNEANU

La care M. S. Regele a binevoit a răspunde următoarele:

„Vă mulţumesc pentru frumoasele sentimente ce vi le exprimaţi în numele Marinei Mele, în clipa de veghe dela Balcic".

CARO LR.

Patronul Marinei

Sângerarea trupului României e prea proaspătă ca tradiţionalele serbări dela 15 August, — Sfânta Maria, Patronul marinei, — să se poată sărbători ca obişnuitul fast.

Anul acesta dragostea pentru marinarii noştri se va arăta în toate colţurile ţării printr'un serviciu divin în care vor fi pomeniţi marinarii căzuţi la datorie pe apă, pe uscat şi în aer, după care se va păstra câteva clipe înălţătoare de reculegere.

Nu se va face chetă pentru Liga Navală, nici serbări sgomotoase, cu dansuri şi muzică. Tot gândul la rana ce sângerează încă şi la încercaţii noştri fraţi moldoveni din Bucovina şi Basarabia.

Primul marinar ministru al marinei

In numărul trecut arătam că d. contr'amiral-adjutant *N. Păiş*, vicepreşedintele Ligii Navale, a fost numit subsecretar de Stat la Marină.

In ultima remaniere, iubitul nostru vice-preşedinte a fost numit secretar de stat, ministru al Aerului şi Marinei.

Este prima dată când unui marinar i se încredinţează ministeriatul marinei, — un dublu vis al tuturor marinarilor.

E prea cunoscută personalitatea domnului ministru N. Păiş, chiar de nemarinari, ca, pe lângă cele spuse în alt număr, să mai adăogăm altceva de cât:

Să ne trăiască!

Inălţare în grad

D. contra'amiral *Eugen Roşca*, Directorul Institutului Geografic militar, a fost înălţat pe data de 8 Iunie la gradul de vice-amiral.

Liga Navală, felicită şi pe această cale pe d-l vice-amiral.

UN GEST FRUMOS: Un preşedinte de filială care salvează avutul ligii

Smulgerea dela trupul ţărei mame a Basarabiei şi parte din Bucovina, a făcut ca 9 din filialele noastre să-şi întrerupă activitatea: Bălţi, Cahul, Cernăuţi, Cetatea-Albă, Chişinău, Hotin, Ismail, Soroca şi Târgul Lipcani.

Dintre acestea, cea mai veche şi cu o activitate dată de exemplu, era filiala *Cetatea-Albă*, cu un bogat parc de ambarcaţiuni, cu frumoase performanţe în trecut şi cu mai frumoase planuri de viitor.

Harnicul şi inimosul ei preşedinte, d. avocat *Calust Asvadurov*, un înflăcărat marinar şi cu o situaţie strălucită la uscat, a reuşit să-şi salveze viaţa — şi numai viaţa, — venind în capitala ţării de care se simte legat.

Cu toată graba refugiului, — Cetatea Albă a fost ocupată din prima zi, — totuşi, după câteva zile de liniştire, s'a prezintat la centrala ligii, pentru a spune, între altele:

— *Dacă averea mea personală n'am putut să o scap, am reuşit totuşi a salva cei 100.000, — una sută mii, — lei, banii filialei.*

Un om care-şi vede irosită întreaga muncă după douăzeci ani de refacere sub dreapta şi blânda ocârmuire românească, dar care nu se lasă turburat şi se gândeşte mai ales la averea care nu-i aparţinea, dar a cărei răspundere avea!

Suma, împreună cu dobânda ei, depusă la Banca Românească din Cetatea-Albă, a fost achitată de *Banca Românească* din Bucureşti şi depusă la Casa de Depuneri de centrala L. N. R. R., rezervând-o bine înţeles filialei.

Gestul domnului *Asvadurov* e atât de impresionabil, în cât pe această cale Liga Navală îi aduce cele mai vii mulţumiri şi-i exprimă cele mai adânci şi puternice sentimente de îmbărbătare, cooptându-l în acelaş timp ca cenzor al centralei, spre a-i satisface dorinţa de a continua să lucreze pentru Liga Navală.

Marinarii noştri salvează naufragiaţi

Joi 4 Iulie 1940 ora 15,15, avizoul francez colonial „RIGAULT DE GENOUILLY" a fost scufundat în Mediterana de un submarin englez, la circa 15 mile de Alger.

In imediata apropiere a avizoului torpilat, se afla tancul românesc „CÂMPINA", care auzind explozii puternice, a manevrat spre el, pregătind bărcile de salvare, Avizoul era în flăcări și se vedea pe el fum gros, tot odată auzindu-se și explozii puternice în magaziile de muniții, astfel încât tancul „CÂMPINA" a fost obligat să se țină la o oarecare distanță de el.

Avioanele franceze au sosit în curând și au cercetat marea spre a descoperi submarinul, care a fost văzut de echipajul tancului românesc.

Către ora 16 au sosit vapoare de război franceze la locul dezastrului.

La ora 16.27 s'a auzit o explozie foarte puternică și avizoul francez s'a scufundat.

Tancul „CÂMPINA" s'a apropiat de locul unde s'a scufundat avizoul, lăsând la apă cele 4 bărci de salvare spre a culege din valuri marinarii supraviețuitori, salvând astfel 13 oameni, din cari o parte i-a adus la bord, le-a dat hrană și haine uscate.

Li s'au făcut fricții cu alcool și li s'au dat de băut coniac.

Restul de oameni au fost debarcați din bărcile de salvare direct pe remorcherele marinei franceze ce au sosit între timp la fața locului.

După aceasta au fost transportați pe vapoarele franceze și oamenii ce au fost aduși la „CÂMPINA".

Avioanele franceze au lansat granate antisubmarine deasupra siajului submarinului, iar vapoarele franceze de război, cari au sosit pentru salvarea echipajului avizoului scufundat, văzând că tancul românesc se ocupă de salvarea supraviețuitorilor, s'au îndreptat spre locul unde se credea a fi submarniul englez, lansând bombe antisubmarine.

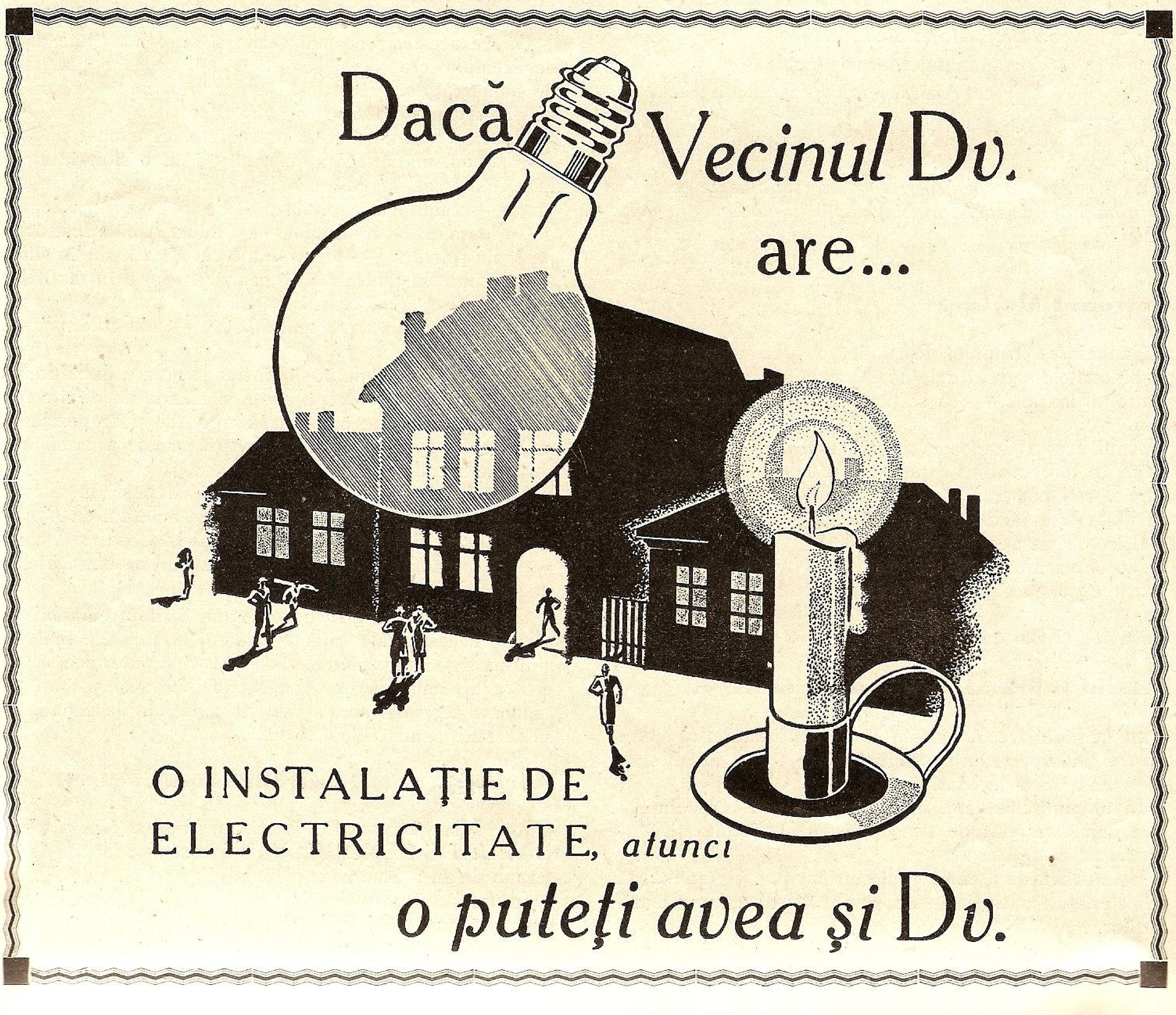
Cele 4 bărci de salvare ale tancului românesc au fost conduse de d-l *E. Patrichie*, ofițerul secund al navei, un ofițer di nrezerva Marinei Regale Române; d-l *Ștefan I.* telegrafist, fost maestru militar de marină; ofițerul al III-lea *Savin Antohi*, fost maestru militar de marină și mecanicul al III-ela, *Guido Fritz*, care deasemeni a făcut serviciul militar în Marina Regală Română.

Toată operația de salvare a echipajului avizoului a fost condusă cu deosebită abilitate de d-l Comandant al tancului „CÂMPINA" d-l *George Raiovici*, un valoros comandant al marinei noastre comerciale, fiind ajutat de d-l *Gh. Navrea*, comandantul tancului „STEAUA ROMÂNĂ" care era ocazional la bord, ca pasager spre țară.

Cu aceasta menționăm că acest voiaj al tancului „CÂMPINA" a fost cu peripeții.

Tancul aflat de 8 zile la Oran, chiar la aceiași dană cu vapoarele de război franceze ce au fost atacate de escadra engleză, părăsise portul numai cu o zi înaintea atacului.

In drum spre țară, imediat ce au trecut prin Marea Ionică, au întâlnit o flotă puternică italiană, chiar în locul unde peste puțin timp a avut loc cunoscuta luptă navală.



Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.

GENERALUL UICĂ NICOLAE

Liga Navală Regală Română are durerea să vestească stingerea unui bun și inimos membru din comitetul central, — *Generalul Uică,* unul dintre camarazii dela uscat care a înțeles rolul marinei și a iubit-o.

Nu vom face biografia ilustrului dispărut, fiind cunoscută tuturora. Datori suntem a scoate în relief că. în toate înaltele demnități ce le-a deținut, a arătat un deosebit interes pentru marină, mai ales pe vremea când aceasta era o simplă direcție în ministerul Apărării Naționale, în fruntea căruia se găsea regretatul.

Atunci când Liga Navală a deschis subscripția pentru nava școală „Mircea", generalul Uică a donat 100.000 lei din fondul disponibil dela monumentul infanteriei, ca un simbol al strânsei colaborări de sânge între armata de uscat și cea de apă în războiul de întregire a neamului. Pentru aceasta a fost distins de Augustul nostru Președinte cu „Virtutea Maritimă".

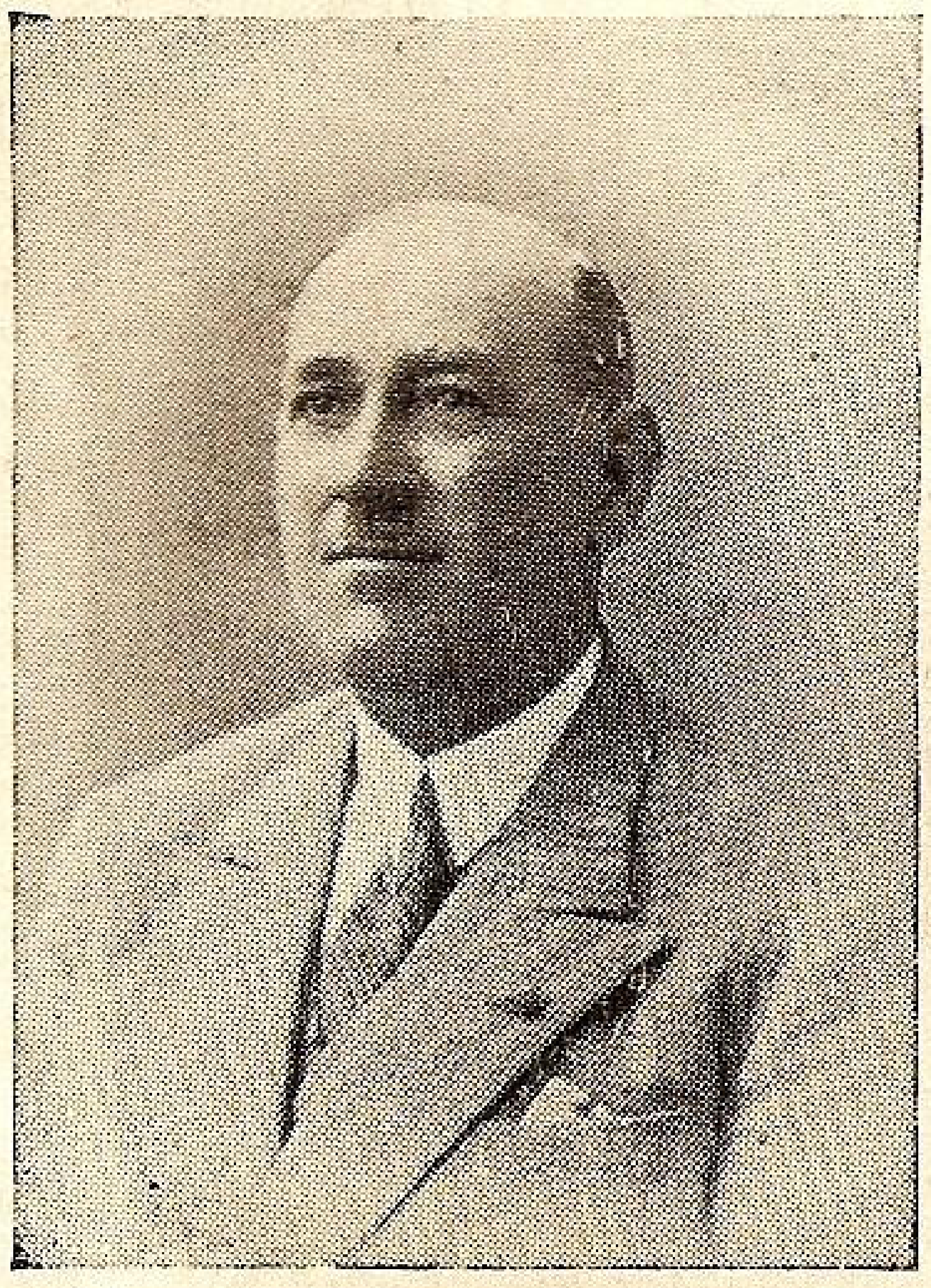
Liga Navală Regală Română îi va păstra o neștearsă amintire.

NICOLAE GEORGESCU

Liga Navală a fost încercată cu o nouă perdere: NICOLAE GEORGESCU, censor al centralei, s'a stins după o lungă suferință.

Deși nu era marinar, dar se simțise legat de marină încă dela întemeerea Serviciului Maritim Român, când a trecut dela C. F. R. la S. M. R., ajutând pe amiralul Coandă în organizare.

Corect și harnic, înțelegător și priceput, după ce a eșit la pensie, s'a lipit de Liga Navală, spre a continua a fi sub ordinele fostului director. A fost unul din cei mai harnici propagandiști, înscriind printre membrii L. N. R. nu numai întreaga familie, ci și toți prietenii și cunoscuții Cu câtă satisfacție apărea în birouri, vestind că a mai înscris încă zece membri.



N. Georgescu fost cenzor al Ligei

Pentru asiduitatea sa a fost ales cenzor, dovedind încă odată dragostea de muncă pentru propășirea Ligii.

Inițiativei lui se datorește procesiunea făcută de o delegație a Ligii la mormântul Regelui Intregitor Alexandru al Jugoslaviei, răsplătirea simbolică a bravului echipaj de pe „N. M. S. Regina Maria" după memorabila furtună cu Măria Sa Marele Voevod Mihai de Alba Iulia la bord și excursia membrilor la Vâlcov.

Suflet blând, excelent tată de familie, devotat Ligii, toți câți l-au cunoscut au regretat plecarea definitivă dintre noi.

Domnul să-l odihnească!

București — port fluvial

De multă vreme Uzinele Comunale București au studiat problema construirii unui canal navigabil Dâmbovița-Argeș-Dunăre, care să facă din capitala noastră un port fluvial.

Autorizația necesară expropierilor și construirii canalului a fost obținută la vreme, iar unele lucrări preliminare au și fost începute în anul trecut.

Se anunță acum că un nou anteproect de construcție a canalului în chestiune se află în studiu la U. C. B. Anteproectul prevede un alt traseu decât cel proectat până acum, astfel încât noua cale va permite navigația șlepurilor de 100 tone.

Canalul va avea mai multe ecluze și nu va duce decât apa curată a Argeșului, prin niște legături speciale. Apele care se scurg la Vitan din canalele colectoare ale Capitalei vor fi îndrumate pe vechea matcă a Dâmboviței, care va fi rectificată între Vitan și Budești.

Noul canal va avea un port interior la Vitan.

Anteproectul, întocmit din inițiativa d-lui ing. N. Caranfil, președintele Consiliului Superior al transporturilor și tarifelor, va fi supus spre aprobare forurilor tehnice.

(Semnalul", nr. 705/1940)

Rezultatul examenelor fluviale

In sesiunea de primăvară au reușit la examenele marinărești dela Galați următorii:

Căpitani fluviali: Șerban Dumitru, Gurău Gh., Emandi Sotir, Bădescu Tudor, Stan Vasile, Constantin Ioan, Popescu Ionică.

Ofițeri fluviali: Găină Mihalache, Ghiciulescu Niculae, Stana Zenovie, Dumitrescu Mircea, Simion Tudor, Ungureanu Dumitru, Popescu Petre, Augustin Plăian, Oxin Cristache, Vizdei Ioan, Gorum Alexandru, Cornea Niculae, Georgescu tȘefan, Frunzan Constantin, Fixman Ioan, Angelato Gh. Dumitru, Marghin Niculai.

Piloți fluviali: Aurel Rogobete, Portase Constantin, Cucu Marin, Piroiu Gh., Pomojea Eugen, Ghiorghiu Alexandru, Fim Niculae, Rădulescu Niculae, Dragomir Dumitru, Florescu Ioan, Chiriță Niculae, Valeru Grigore, Anghel Gh., Răsmeriță Gh.

Piloți de port: Pisăceanu Gh.

Mecanici auxiliari: Toma Niculae, Gheorghiu Dumitru, Costa Niculae, Patrichi Gh., Cerchia Mihai, oPalelungi Ioan, Gorum Victor, Cambunosul Leonida, Crăciunescu Ionel, Gheorghe Mica, Munteanu Alex., Paar tȘefan, Pahonie Marin, Gora Petre, Stan Ioan, Grecu Vasile.

Submecanici: Bondar Gherasim, Ioan T. Marin, Constantin Niculae, Siveratos Nicolau, Constantin Ioan, Marin Dragnea, Silo oIan, tȘefan Petre, Mihalache Tudor, Ștefan Drogan, Bloancă Gh., Lefter Ștefan, Ghiță Subitu, Munteanu Petrache ,Șerbănescu Mihalache, Wunsch Niculae, Amet Somer, Mina Gh. Marin, Dumitrache Niculae, Jerebei Alex., Felea Ioan, Onilă Dumitru, Iorga Ioan, Tudor Preda, Brăilescu Dumitru, Tomoșoiu Niculae, Petrea Ioan, Anatoliu Chircioglu, Parceoagă Gh., Preda Ioan.

Concursuri de înnot

Duminică 14 Iulie a avut loc la strandul Obor, prima reuniune oficială.

Au luat parte juniorii, elementele neconcentrabile şi o sumă de tineri şi noi înotători. Au asistat preşedintele forului de specialitate, d. *C. Leoveanu* şi d. Comandor *Negulescu Aurel,* Secretarul general al Ligii Navale Regale Române. S'au ţinut mai multe serii de 50 craul, brasse şi spate pentru copii. Numărul mare al copiilor ce au intrat aproape în toate culoarele au fost dela Liga Navală Română (5 din 6). Această grupare se poate mândri de conştiinciozitatea şi râvna ce o depune neobositul maestru *Stroescu,* secretarul secţiei de nataţie L. N. R. R., în antrenamentul regulat ce are loc sub directa-i supraveghere. Din lotul copiilor remarcăm pe Săvescu la 50 craul, cu timpul 39'.

Cursele de doamne au dat prilej d-rei *Kato Lenghel* să câştige uşor asupra d-rei *Aghi Silagyi* la suta de metri brasse cu timpul 1'49''.

La 100 m., brasse, juniori, s'a remarcat tânărul şi talentatul *Bruno Rotter,* care într'un finish frumos a reuşit 1' 29''.

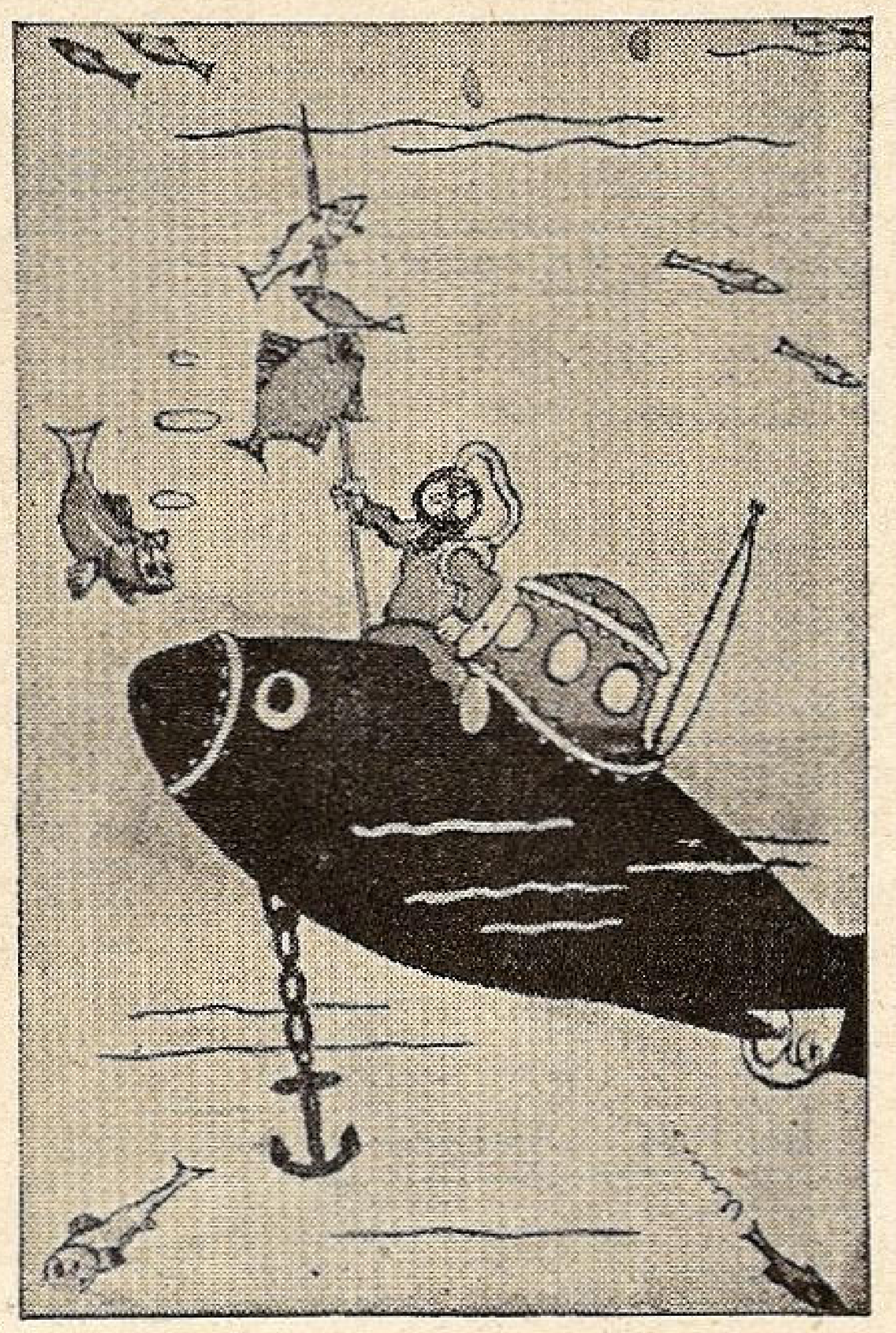
E de remarcat faptul că juniorul Bruno Rotter (C. N. R.), a înnotat înainte de această cursă la 100 m. brasse seniori, clasându-se al doilea, cu timpul 1'30''., primul fiind *N. Popescu* (Mepropola) care i-a handicapat prin forţa şi stilul papillon. Popescu a reuşit un timp promiţător de 1' 22''.

Insfârşit cursa de 100 m. liber a reunit un număr de trei concurenţi. Primul s'a clasat *Nelu Georgescu* (Viforul Dacia) cu 1'16''', câştigând contra lui *Popescu* (Metropola) 1'16''1/10.

Cursa de 100 m. liber, doamne, a prilejuit perverenţei *Baby Wechsler* să câştige uşor contra unei adversare neantrenate şi ocazională, d-şoara *Alice Schildhaus* (C. N. R.).

La sfârşitul reuniunii d. Stroescu a împărţit premiile şi diplomele acordate de Liga Navală Regală Română.

PESCUIT MODERN ŞI SIGUR :



Peştii vii nu se sperie de cei de oţel.

„TUDOR"

S. A. R. PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

FABRICA ŞI BIROUL CENTRAL:
BUCUREŞTI III, CALEA DOROBANŢILOR, 103-105
TELEFON: 2-18/35 ◆ Adresa telegrafică: «FABRCATUDOR»

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE ACUMULATORI STAŢIONĂRI pentru: uzine electrice şi substaţiuni (acoperirea vârfului) tramvaie electrice (tamponare) fabrici, bănci, hoteluri, cinematografe, magazine de mărfuri (baterii de racordare) baterii cu grupuri eterogene pentru case particulare, etc., staţiuni telegrafice şi telefonice. — ACUMULATORI DE TRACŢIUNE pentru: locomotive de manevră, locomotive de mină, automotoare de căi ferate, automobile electrice, cărucioare electrice, bărci electrice, etc. ACUMULATORI «VARTA» pentru: luminatul şi pornirea vehiculelor cu motoare termice (automotoare, automobile avioane) radiofonie, telefonie, telegrafie laboratorii lămpi de mână, etc.

La cerere: studii, proiecte şi oferte fără plată prin Ingineri specialişti ai Societăţii

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16

AMIRAL MURGESCU

VASE DE RĂSBOI ★ VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:
SOCIETĂŢII PETROŞANI

APARAT AUTOMAT DE ARS
CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ŢARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAŢI: BANCA ROMÂNEASCĂ.
CERNAUŢI: SALTER FII. **CLUJ:** E. FISCHER.
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIŢA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ŢARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10
EXPOZIŢIE ŞI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

„POMPIER"

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII
„POMPIER" STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I. Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA PACURA

LAMPANT COCS

MOTORINA ASFALT

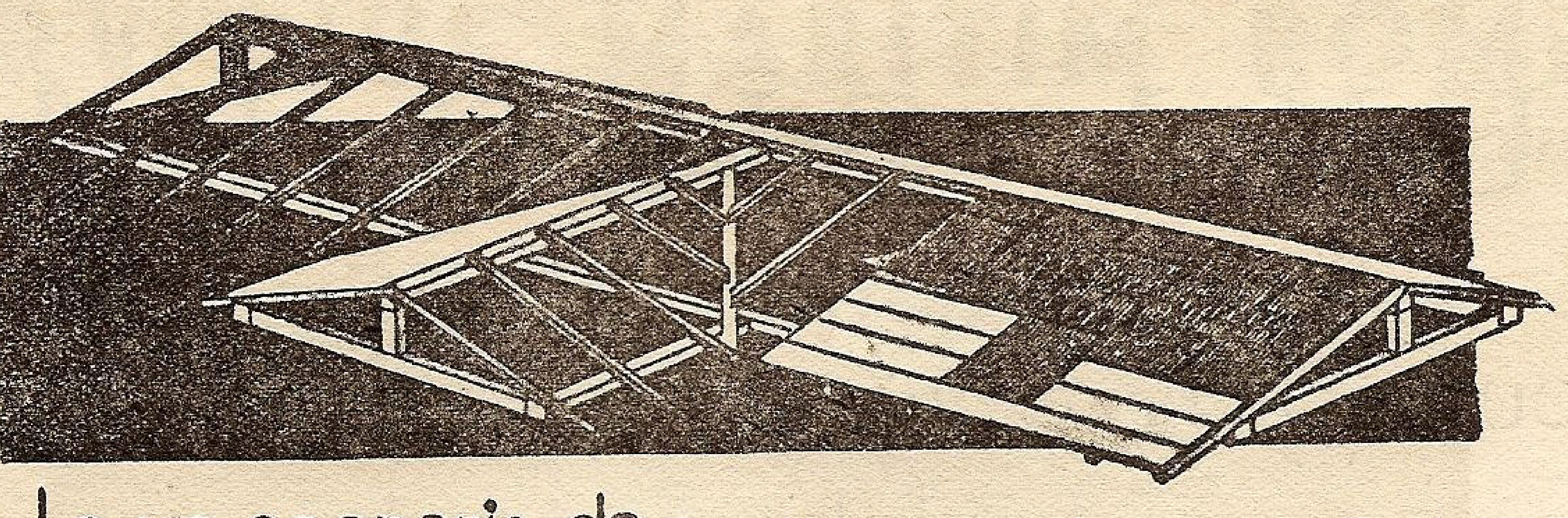
ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

■

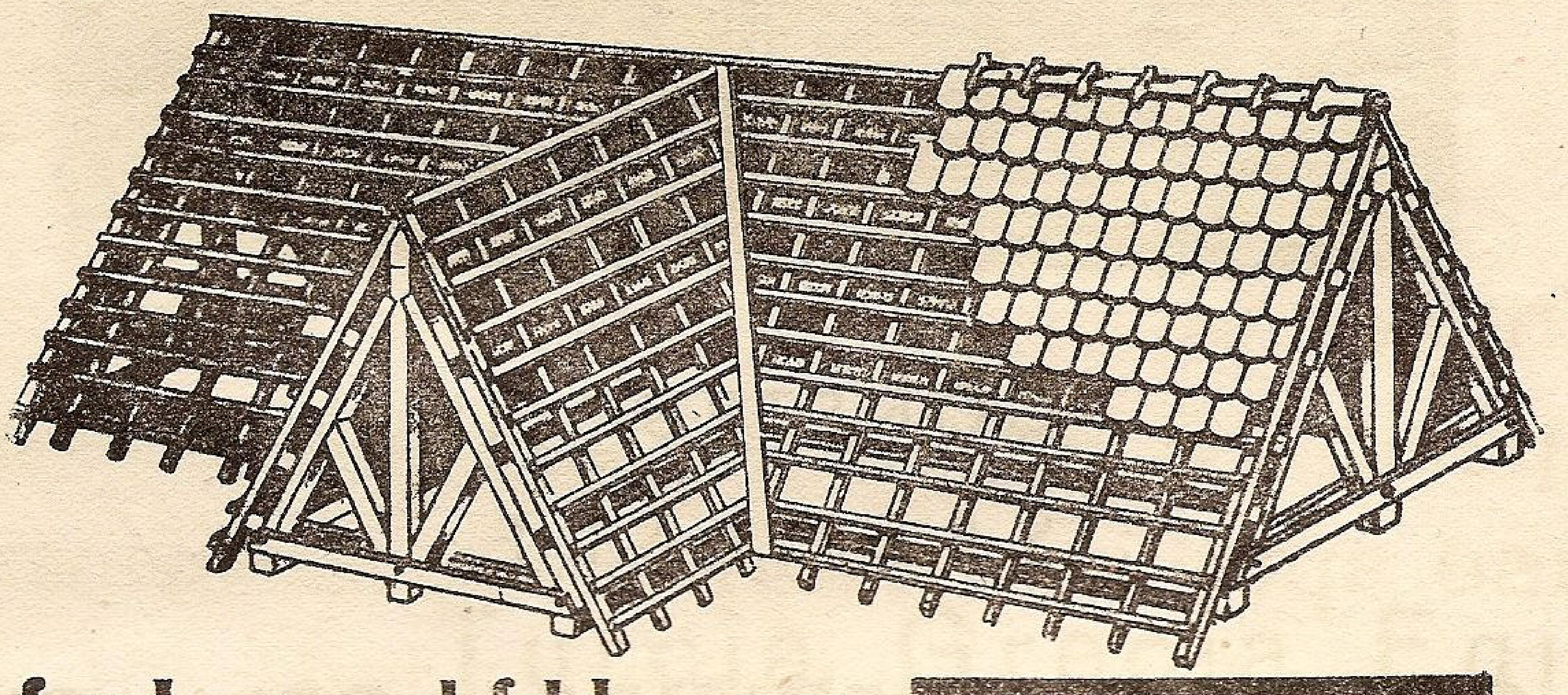
Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREȘTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09



La un acoperiș de *tablă galvanizată* necesitați numai *o treime din lemnărie...*



...față de oricare alt fel de acoperiș

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ poți coborâ panta de inclinație până la 7 grade; la oricare alt fel de acoperiș, nu se poate coborâ această pantă sub 30 grade. Acest fapt provoacă pe lângă o suprafață de acoperire cu mult mai mare (50%—100% mai mare) și o construcție din lemn sub acoperiș incomparabil mai mare.

Astăzi în epoca scumpirii materialelor și când lemnăria s'a scumpit cu 70—80%, vă puteți da seama ce însemnează, o întrebuințare suplimenrară de material lemnos.

Dacă și până acum un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ a fost cel mai eftin mijloc de acoperire, cu atât mai mult azi, față de scumpirea lemnăriei, această eftinătate comparativă devine evidentă.

- *Greutatea de 12-49 ori mai mare a țiglei față de tablă,*
- *greutatea de 3-6 ori mai mare a lemnăriei podului,*
- *și suprafața mărită până la de două ori la oricare acoperiș față de acoperișul de* TABLĂ GALVANIZATĂ, *(din cauza unghiului pantei mai mare);*
- *dau o greutate totală rezultantă a întregului acoperiș de 3-5 ori mai mare decât la* TABLA GALVANIZATĂ, *aceasta grevează asupra întregii construcții (ziduri, fundații, etc.)*

Greutatea acoperișului de ȚIGLĂ

Lemnărie	28.800 kg.
Țiglă	53.850 „
Total ..	**82.650 kg.**

Greutatea acoperișului de TABLĂ GALVANIZATĂ

Lemnărie	10.800 kg.
Tablă galvan.	1.375 „
Total ..	**12.175 kg.**

La un acoperiș de TABLĂ GALVANIZATĂ se reduce la minimum scumpirea lemnului.

TABLA GALVANIZATA

SUKA-SILO-BAU

HEINRICH KLING

BUCUREŞTI • B-DUL ELISABETA No. 41, Etaj III

TELEFON 4.50.85

* * *

CONSTRUCŢII

SPECIALE:

SILOZURI CU AERISIREA CELULELOR

CLADIRI INDUSTRIALE

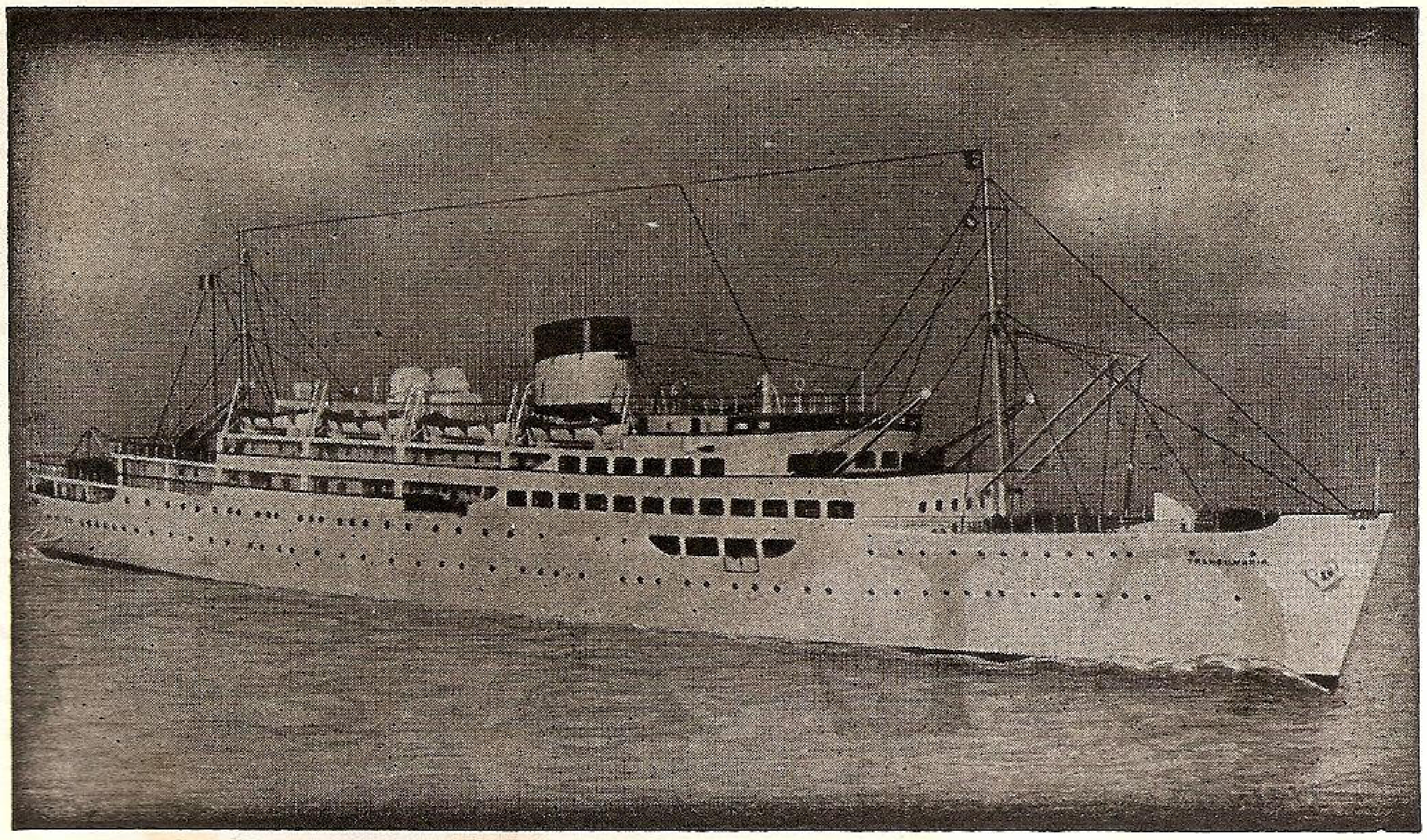
* * *

CONSTRUCTOAREA SILOZURILOR

P. C. A.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

Turcia, Grecia, Egipt,
Palestina și Siria

cu vapoarele:

“TRANSILVANIA“
și
„BASARABIA“

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61
ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE
● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

Nu este indiferent ce bronz
folosiţi pentru maşinile Dv.

SUNT BRONZURI
INTRE BRONZURI

BRONZURILE
CLARK

sunt recunoscute pentru calitatea lor superioară şi aliajele lor sunt compuse spre a corespunde scopului pentru care sunt cerute.

De aceia, pentru rezultate bune şi pentru mulţumirea Dv., folosiţi de azi înainte numai:

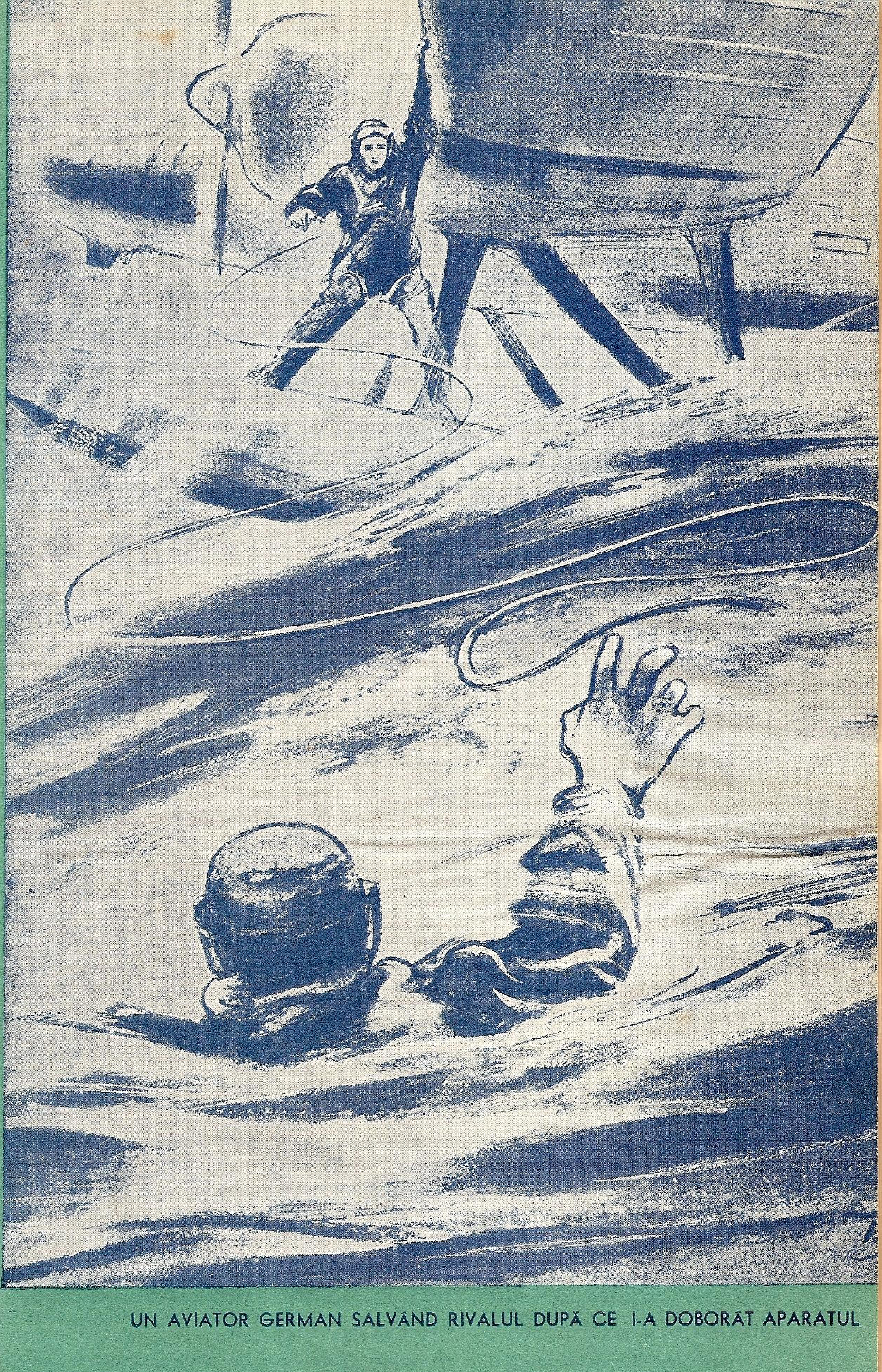
BRONZURI DE CALITATE
DELA
TURNATORIA DE METALE
CLARK S.A.R., PLOEŞTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREŞTI

PREŢUL LEI 20.—

LIGA
NAVALĂ
REGALĂ
ROMÂNĂ
ERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă..."
(M. KOGĂLNICEANU)



UN AVIATOR GERMAN SALVÂND RIVALUL DUPĂ CE I-A DOBORÂT APARATUL

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul IX No. 9 **Septembrie 1940**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE REGALE ROMANE
PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ
Inscrisă în reg. de publicațiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigație maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART   APARE LUNAR   Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 9

Redacția și Administrația : SEDIUL LIGII NAVALE REGALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — București, II — Telefon 349/08.

Septemvrie 194

CUPRINSUL:

L. N. R. R: M. S. Regele Mihai I . . . . pag. 257
Amiral Eustațiu : 15 August 1940 . . . . „ 258
L. N. R. R. : Ziua Marinei . . . . „ 258
N. Dașcovici: Regulile războiului terestru și aerian „ 264
C-dor N. Steriopol : Dunărea și Marea Neagră ca făuritoare și întregitoare de neam . . . „ 267
D. Gherasim : Ce este libertatea mărilor . . . . „ 269
C-dor Aug. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 273
L. N. R. R. Ziua Marinei (continuare) . . . . . „ 275
Cronicar : Războiul marin . . . . „ 280
Mircea Ionescu : „Stella Maris“ . . . . „ 281
Spring : Legați prin jurământ . . . . „ 283
Marin I. Predescu : Marea . . . . „ 283
Dinu Soare : Pornim în larg . . . . „ 284
Gallio Tudor : Rugăciunea Marinarilor . . . . . „ 284
Samsonie: Recenzii . . . . „ 285
Știri din Țară . . . . „ 287
Știri din Străinătate . . . . „ 294

Supliment :
1. Portretul M. S. Regelui Mihai I
2. Marea Noastră pentru Tineret, Nr. 15

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . Lei 1000
Pentru școli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate prețul dublu

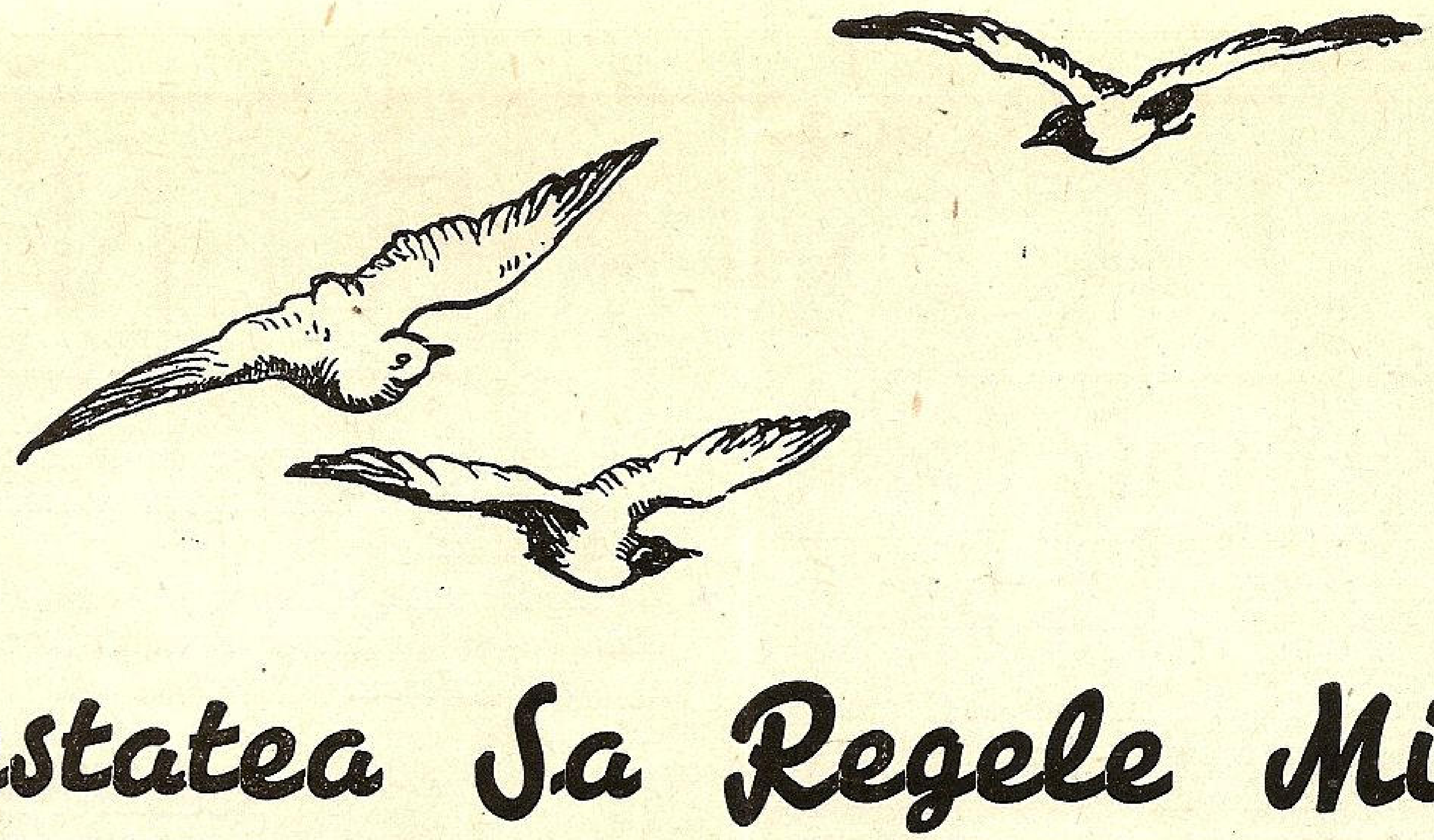
Membrii Ligii Navale Regale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizației de 240 lei membrii majori, ofițeri activi și pensionari;
120 lei membrii minori, funcționari inferiori, studenții, maeștrii militari, subofițerii activi, pensionari și comerciali.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R.R., o cotizație de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei și insigna 60 lei.

Cotizația specială pentru tineretul școlar, universitar și muncitoresc, (străjeri și premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care apare lunar. La înscriere se mai plătește 5 lei cartea de membru și 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: **Articole originale . 300 lei pagina**
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură față, iar desenurile executate separat cu tuș negru.



Majestatea Sa Regele Mihai I

Copilul-Rege de acum 13 ani este din nou Regele României!

De atunci și până astăzi întreaga suflare românească a urmărit cu toată dragostea înflorirea Regescului Vlăstar.

L'a văzut Țara elev, pildă vie tuturor elevilor prin hărnicia la învățătură și îndemânarea la lucru manual în școala pe care a făcut-o cot la cot cu camarazii Lui, unii de origină modestă, școală model, cu profesori și educatori de seamă.

LIGA NAVALA ROMANA
N.M.S. „REGINA MARIA"
CU MARIA SA MARELE VOEVOD
MIHAI
IN TEMPESTA DELA
5-6 IAN. 1938

Mărțișorul dela botezul Mărei primit de M. Sa.

L'a văzut Țara în timpul vacanțelor vizitând localitățile istorice, cari povestesc sbuciumatul nostru trecut, înfățișează frumusețea și bogăția solului și desvăluie înaltele însușiri ale poporului nostru.

L'a văzut Țara încheind cursurile școlare cu diploma de bacalaureat, care în alte părți este numită diploma de „MATURITATE" sau diploma de „CAPACITATE".

L'a văzut Țara activând din 1932 în Cercetășie, apoi în Străjerie, desăvârșindu-Și educația integrală spre a deveni un cercetaș și străjer, - deci cetățean, - de frunte.

L'a urmărit cu înfrigurare Țara în zilele de 4-6 Ianuarie 1938, când M. Sa a primit **botezul Mării**, *nu în cântece de mandolină, în sunete de fanfare, în străluciri de uniforme sclipitoare, în închinări cu șampanie spumegoasă, în urale eșite din piepturi omenești, - ci în urletele vijeliei, în țipetele viforului, în orbirea viscolului, în amețeala vârtejului; nu pe mare liniștită, cu sclipiri de stele oglindite dealungul unui pod de argint, aruncat de o lună plină, răscolitoare de doruri de vis și viață, - ci pe căldarea în clocote ce se cheamă Marea Neagră, fără stele, fără lună, în sbucium și scrășnire de iad, în întunerec de beznă și frământare fără de răgaz.*

S'a rugat atunci Țara, și Dumnezeu s'a îndurat să pună numai la încercare pe tânărul Vlăstar Regal, ca Să-I dea prilejul a vedea atât ce e Marea, precum și cât de căliți sunt marinarii noștri.

L'a văzut atunci Țara, prin marinarii ei, liniștit ca un vechi lup de mare, plin de încredere în marinarii Săi, de care nu se îndura să se despartă.

L'a văzut Țara ofițer, sublocotenent în regimentul de vânători de munte, apoi aspirant în Marina Regală, în care trecuse examenul.

L'a văzut în fine Țara în toate împrejurările inimos, cu un rar spirit de observație, sever mai ales cu El însuși, cu milă față de cei neputincioși și obijduiți, bun prieten și camarad.

Aspiranul de eri este astăzi Amiralul în mâinele căruia stă soarta flotelor românești, echipaje fiind întreaga națiune.

Alături de Țara întreagă, marinarii oțeliți prin sbuciumata lor viață, ca și toți cei strânși în jurul flamurei Ligii Navale, al cărei Președinte ar dori să-L aibă pe Majestatea Sa, privesc cu încredere viitorul și făgăduesc a da neprecupețitul lor sprijin celor ce-L înconjoară, pentru a izbuti să întroneze liniștea în Țară, ca prin muncă și iubire, o Românie nouă și puternică să se înalțe, mândră și gata a-și apara sfintele ei drepturi.

SA TRAIASCĂ

MAJESTATEA SA REGELE MIHAI I

AL TUTUROR ROMÂNILOR!

ZIUA MARINEI

15 August 1940

Zi de doliu pentru marină și marinari — România ciuntită pe nedrept, pierde din apele sale, din plămânii prin care răsufla liber și complet spre marea largă, ce o leagă cu restul lumii.

Liga Navală, care ține așa de strânsă legătură cu marina, a pierdut la timp, pe acela care era sufletul ei, pe Amiralul Coandă, pe fratele meu Iancu, ca să nu mai vadă pata neagră care cernește harta țării noastre.

In locul serbărilor — patronul marinei — ce se făceau cu atâta fast în toate porturile de Mare și de Dunăre, depe întinsul apelor noastre, să punem pavilionul în bernă, ca să fie la fel cu sufletul marinarilor tineri și bătrâni, care înțeleg mai bine decât toți pierderea suferită.

Asta, se întâmplă tocmai astăzi, când ar trebui să fie zi de bucurie și de mulțumire deplină, că în sfârșit marina își are un cap conducător dintre marinari. S'a împlinit astfel dorința bătrânilor marinari, s'a înfăptuit când e ceasul de multă chibzuință marinărească.

Războiul de acum, dă noi îndrumări, poate chiar schimbări însemnate în structura programelor compunerei flotelor de războiu — atac și apărare.

Se repetă întrucâtva lupta din trecut, dintre tun și cuirasă, prin aceia dintre avion și bastimente de linie. Cum a fost totdeauna, va fi și de astă dată — oricărei arme noi ucigătoare i se găsește leacul. Omul este născocitorul, tot el este și mânuitorul, el rămâne atotputernicul, el va găsi instrumentul, unealta, remediul care să anihileze cu totul armele ucigătoare, războiul în intregul său, distrugător de vieți omenești, de bunuri, de progres și civilizații.

Ar fi să înjosim omenirea, dacă am crede că odată și odată, înfăptuirea păcii lumii prin dreptate rămâne o himeră.

Amiral EUSTATZIU
Sinaia

*

După cum s'a arătat în numărul trecut, anul acesta marinarii și-au serbat patronul într'un cadru sobru de reculegere. La intervenția noastră, toate autoritățile au dispus prin circulări ca manifestarea să aibă un răsunet și mai profund, — tocmai prin sobrietatea ei. Astfel:

Din ordinul Inaltei Patriarhii, în toate bisericile din țară s'au pomenit eroii marinari căzuți la datorie în timp de pace și război.

Ministerul de Interne, Ministerul Apărărei Național, Rezidențele Regale, Ministerul Aerului și Marinei, Ministerul Educației, Prefecturile, au dispus ca în centrele mari un Te-Deum să se oficieze la una din bisericile din localitate, în prezența delegaților autorităților.

Cele două mari instituții de educație a tineretului, — *Straja Țării și Pregătirea Premilitară*, — au fost prezente atât la serviciile divine, cât și la concursurile nautice, acolo unde au avut loc.

Fundațiile Regale „Principele Carol“ și Căminurile Culturale au dat de asemenea tot concursul, ca în toți anii.

Presa de asemenea a ținut să reamintească prin articole speciale, rolul marinei noastre și devotamentul marinarilor:

„*Universul*“ a reprodus un tablou al pictorului *I. Mândru* și următoarea rugăciune a poetului *Mircea Dem. Rădulescu:*

RUGĂCIUNE

Fecioară Marie, Fecioară Marie,
Spre Tine se'ndreaptă privirile noastre,
Spre Tine, Stăpână a Mării albastre,
Fecioară Marie!...

Spre Tine, spre Tine, liman de lumină,
Tu candelă-aprinsă sub bolta de astre,
Far fără prihană de veghe creștină
A vremilor noastre...

Tu poți să sfărami orice ură dușmană
Și Țara s'o aperi de chin și povară,
A Domnului Maică, Prea Sfântă icoană,
De-apururi Fecioară!...

Sub scutul Tău falnic ni-e astăzi căminul,
Fecioară Marie, Fecioară Marie,
Tu care știi jertfa, credința și chinul
Ca Domnul să 'nvie!...

Sub scutul Tău falnic primit-au credința
Voivozii, Ostașii, Martirii, Haiducii,
Iar Ștefan cel Mare clădi biruința
Sub pavăza Crucii...

Abate potopul de hoarde barbare,
Ca 'n vremuri de cumpeni rugămu-ne Ție,
Păzește pe cei ce păzesc la hotare,
Fecioară Marie!

Obolul Tău pururi ne fie aproape,
Ne apără fiii ce ști-vor să moară
Pe munți, pe câmpii, în văzduh și pe ape,
Prea Sfântă Fecioară!

MIRCEA DEM. RĂDULESCU

și un articol al secretarului nostru general; „*România*“ au închinat o pagină întreagă; „*Timpul*“, „*Curentul*“, „*Ordinea*“, „*Neamul Românesc*“, „*Seara*“, „*Tribuna*“ din Cluj, „*Ziarul Științelor și al Călătoriilor*“, de asemenea au rezervat coloane întregi. Liga Navală recunoscătoare le aduce cele mai vii mulțumiri.

BUCUREȘTI.

Pe lângă pomenirea în toate bisericile, Liga Navală, a organizat un serviciu special la biserica „Sf. Spiridon“ la care a luat parte comitetul, membrii și membrele Ligii, aflători în Capitală și cei cari s'au simțit legați sufletește de marina și marinarii noștri.

Serviciul divin a fost oficiat de S. S. părintele *Grigore Antal*, care a rostit următoarea cuvântare:

Iubiţi credincioşi,

Nici un popor din lume nu a avut un trecut atât de sbuciumat ca poporul românesc. Dela trezirea lui ca popor şi până astăzi, poporul nostru a fost într'o continuă luptă pe viaţă şi pe moarte pentru păstrarea limbii şi credinţei, pentru păstrarea lui ca naţiune. Voinţa Celui de sus a fost, ca să fim aşezaţi în calea tuturor popoarelor, cari au râvnit la pământul Europei centrale şi apusene. Deşi popor relativ mic şi slab organizat, am fost un stăvilar puternic în drumul de cuceriri al atâtor popoare barbare venite din pustiurile Asiei. A fost o vreme, când istoria scrisă nici nu mai pomeneşte de existenţa noastră, totuşi, prin bunătatea lui Dumnezeu, am rezistat cutropitorilor, neclătinaţi de pe meleagurile aşezării noastre. Şi oare cărei însuşiri deosebite se datoreşte rezistenţa noastră? De bunăseamă, că din atâtea situaţii grele ne-a salvat nu numai *puterea de rezistenţă fizică, ci mai ales tăria sufletească, întemeiată pe stânca de granit, care este credinţa în Dumnezeu şi în rostul neamului nostru pe acest pământ din veci al nostru.*

Poporul nostru, creştin dela obârşie, a crezut şi credinţa i-a dat răbdare şi tărie, iar răbdarea până la urmă l-a mântuit. E plină istoria neamului nostru de nume, cari pot sta alături de sfinţii mucenici şi de eroi ca Mircea cel Bătrân, Ştefan cel Mare, atletul lui Hristos, Mihai Viteazul, Constantin Brâncoveanul, Horia, Cloşca şi Crişan şi atâţia alţii — ce şi-au jertfit viaţa pentru credinţă şi neam. Orice bun român trebue să aducă slavă lui Dumnezeu şi pioasă recunoştinţă tuturor acelora, ce şi-au dat sângele pentru salvarea şi propăşirea scumpei noastre patrii. In cele trecute vremuri, după o bătălie câştigată, se ridica o biserică sau mânăstire; astăzi pe lângă locaşuri de închinare, se ridică monumente simbolice sau se sărbătoresc într'un cadru solemn, eroii neamului. O astfel de slăvire aducem noi astăzi aici. Impiedecaţi de vremurile grele, prin cari trecem, să se serbeze „Ziua Marinarilor" cu fastul din anii trecuţi — Liga Navală Română — şi-a ţinut de a sa datorie, ca într'un cadru — mult mai restrâns — dar solemn să aducă aceeaşi pioasă pomenire şi profundă recunoştinţă eroilor marinari, cari, prin curajul, devotamentul şi iubirea lor de ţară, şi-au jertfit viaţa pentru apărarea şi mărirea ei. De aceea astăzi 15 August pe lângă prăznuirea adormirii Maicii Domnului, Sântă Maria Mare, toată suflarea românească serbează şi Ziua Marinei. Dece şi-au ales marinarii această zi?

Pentrucă Maica Domnului, ca femee şi mamă, înţelege mai bine îngrijorarea şi durerea mamelor, care îşi aşteaptă cu înfrigurare copiii plecaţi pe întinsul nesfârşit al apelor şi pentrucă în atâtea căminuri mame de copii şi soţiile celor plecaţi se roagă la icoana Maicii Domnului pentru soarta celor plecaţi să înfrunte furtuna mărilor şi pentrucă însuşi marinarul în luptă aprigă cu valurile îşi îndreaptă gândul şi inima tot către o femee, fie mamă, fie soţie.

In această zi se invoacă spiritul ocrotitor al Sfintei Fecioare Maria pentru a avea în paza sa pe marinarii în primejdie şi se slăvesc eroii apelor, cari prin curaj şi jertfă au murit pentru apărarea Ţării şi întregirea neamului.

Astăzi dar, mai mult ca totdeauna, să aducem prinosul recunoştinţei noastre marinarilor noştri căzuţi la datorie. Nimic mai frumos decât a te jertfi pentru binele ţării tale. Napoleon a spus: „dragostea de patrie este cea dintâi virtute a omului civilizat". Şi „ce este oare patria, dacă nu pământul plămădit cu sângele şi întărit cu oasele înaintaşilor noştri. „Pentruca să fie o patrie trebue să fie mai întâi religia strămoşilor, sfânta cuminecătură a sufletelor, calda adoraţie a acelora cari au fost şi nu mai sunt, decât ţărână şi oase" a spus marele Delavrancea. Căci într'adevăr poate nici o ţară din lume nu este plămădită din atâta sânge şi atâtea oase omeneşti, ca Patria noastră românească. De aceea se şi cuvine să o iubim din tot sufletul nostru şi cu toată căldura inimii noastre şi la caz de primejdie să nu pregetăm a ne vărsa sângele nostru, pentru apărarea graniţelor ei. Astăzi mai mult ca oricând fiind în joc însăşi fiinţa neamului, trebue să ne strângem rândurile ca sub flamurile tricolorului naţional să putem înfrunta orice loviri.

Fraţi creştini, în această sfântă şi mare zi să înălţăm rugile noastre fierbinţi Prea Curatei Fecioare Maria, ocrotitoarea marinarilor şi Domnului nostru Iisus Hristos să odihnească în pace pe eroi, iar nouă tuturora să ne dea putere de rezistenţă şi înţelepciune să învingem, ca şi în trecut, toate greutăţile şi toate duşmăniile. Amin.

Membrii L. N. R. R. la Te-Deumul dela biserica Sf. Spiridon

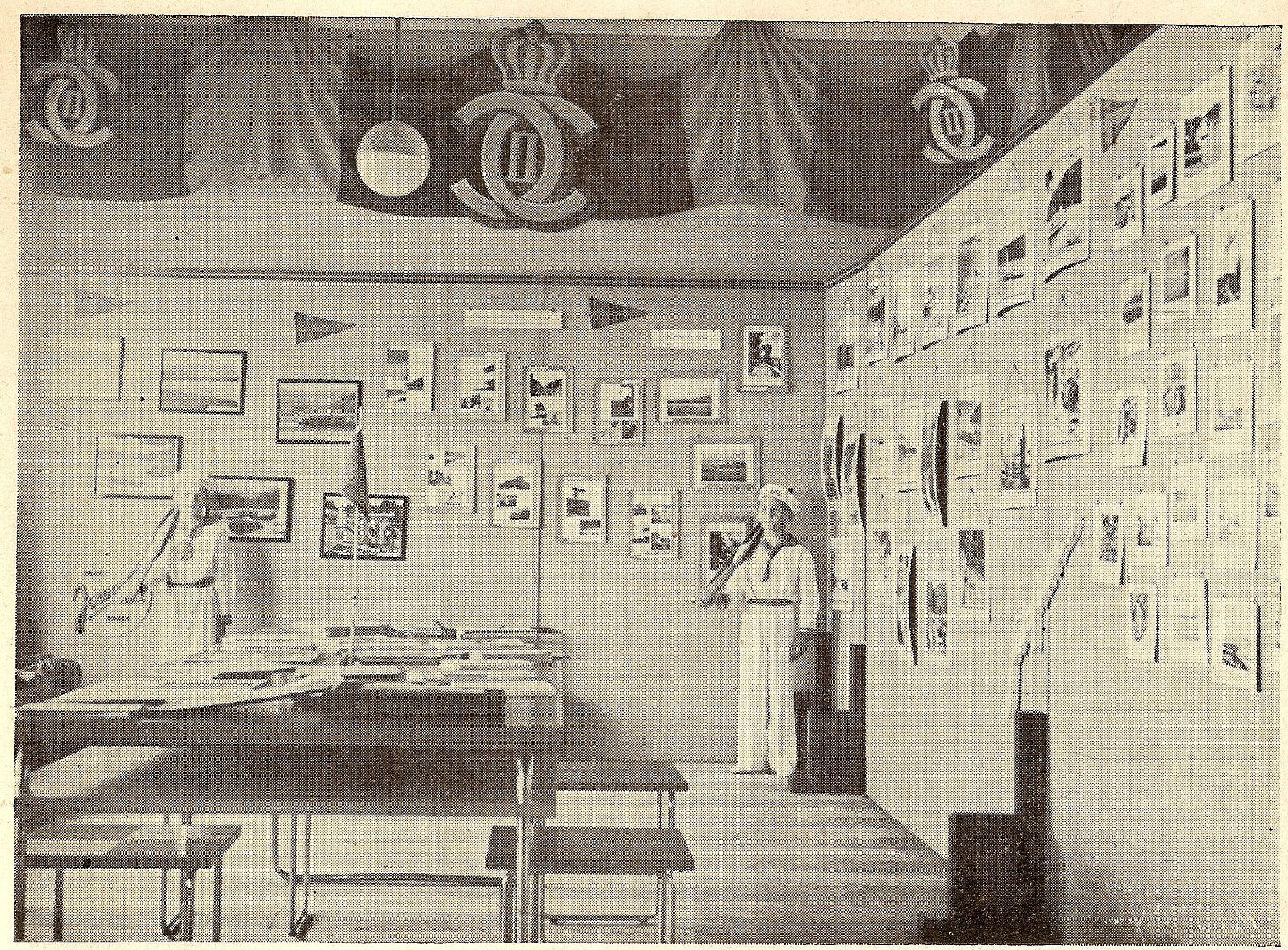
CONSTANŢA

Anul acesta, această manifestare marinărească s'a desfăşurat în cadrul acela care corespunde mai bine clipelor ce Ţara este în curs de a le străbate.

In locul bubuitului tunurilor de odinioară astăzi s'au auzit în zorii zilei numai clopotele bisericilor care anunţau portului şi oraşului că este „Ziua Marinei".

Dimineaţa.

La ora 10, Domnul Contr'Amiral Adj. N. Păiş — Ministrul Aerului şi Marinei — însoţit de D-l Comandor Măcellaru, Secretarul General al M. A. M. şi D-l Vice Amiral Bărbuneanu Petre sosiţi în ajun se apropie de cheiul dela dana 6. Domniile lor trec în revistă compania de onoare formată din marinarii concentraţi ai mai multor contingente. Imediat după aceasta Domnul Ministru — împreună cu persoanele ce-l însoţesc — se sue pe puntea lui „Mircea" unde erau deja sosiţi D-nii: C'Amiral Constantinescu Alexandru, Comandantul Diviziei de Mare; Comandantul Forţei Maritime, Comandantul Şcoalelor Marinei, Comandanţii navelor Marinei Regale şi ai Marinei Comerciale, şefii de autorităţi civile depinzând de M. A. M. (Direcţia Porturilor Maritime, Inspectoratul S. M. R., Căpitănia de port).



Un colţ al expoziţiei Ligii Navale organizată de filiala din Cluj.

Atât nava „Mircea" cât şi toate celelalte — militare şi comerciale — aranjate într'un anumit dispozitiv îşi revăzuseră în mod special toaleta pentru această zi aşteptând cu echipajele la front la „posturile de salut".

Solemnitatea se deschide prin intonarea rugăciunei de către Muzica Marinei. Un sobor — redus — de preoţi, de astă dată preoţii concentraţi ai Marinei, încep sfânta slujbă religioasă pentru pomenirea eroilor marinari morţi pentru apărarea ţării.

La un semn făcut de un bătrân preot, întreaga asistenţă îşi îndreaptă privirile către centrul bazinului cel mare al portului, unde dintr'o şalupă, alunecă peste bord o frumoasă ancoră de flori cu culorile naţionale. Este minutul de reculegere în memoria eroilor marinari: echipajele navelor, comandanţii navelor, toată asistenţa în frunte cu Ministrul Aerului şi Marinei, descoperiţi, privesc prelung spre locul unde ancora de flori coboară încet, încet spre fundul mării; muzica intonează ruga iar din ochii unora picură câte o lacrimă discretă, pentru un prieten sau camarad pierdut de mult în valurile mării sau ale Dunării. Momentul este profund emoţionant. Odată serviciul religios terminat, D-l C'Amiral Comandant al Diviziei de Mare se adresează celor prezenţi rostind următoarele cuvinte:

CUVÂNTAREA D-LUI AMIRAL CONSTANTINESCU

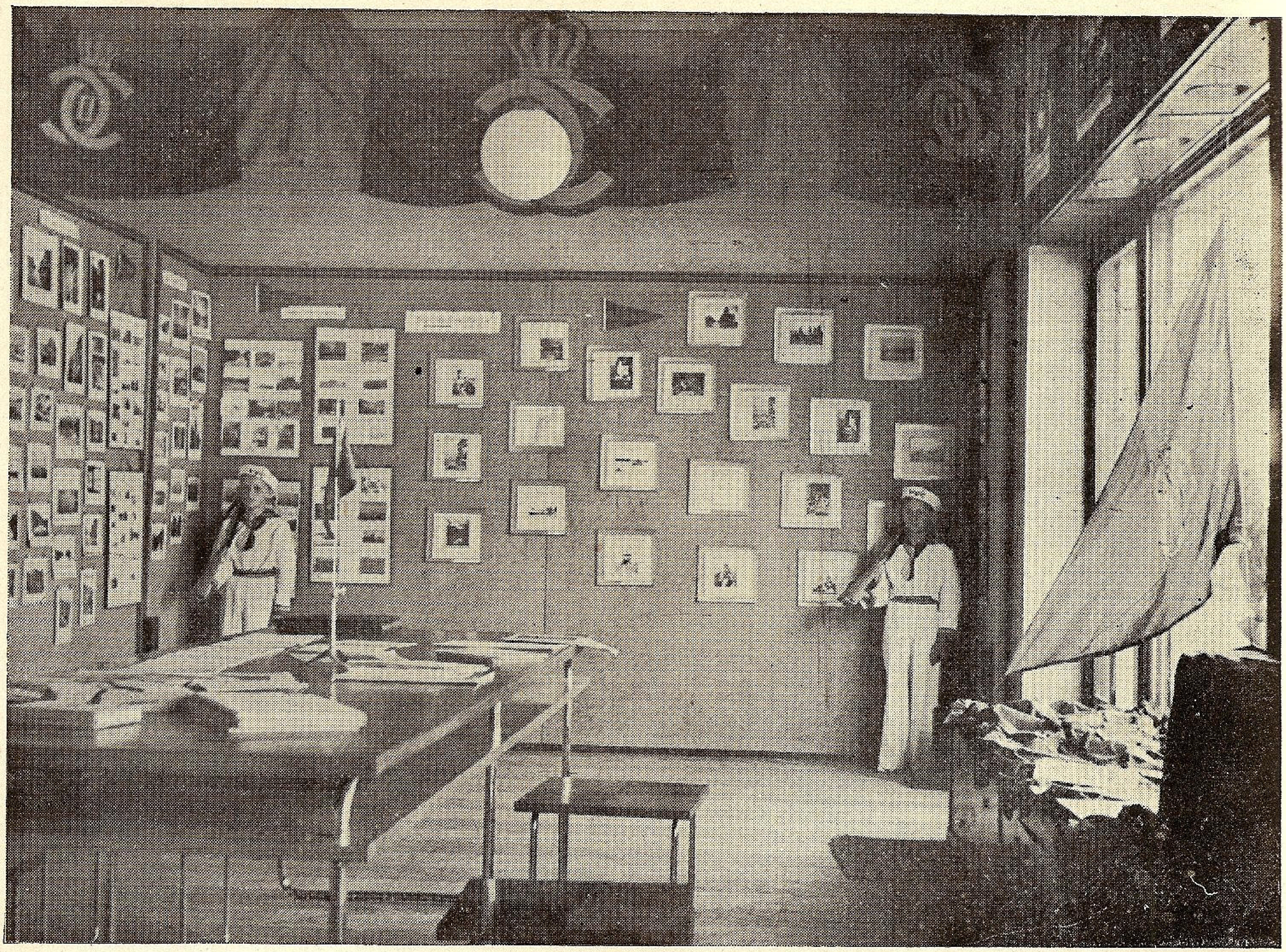
Imprejurări vitrege datorite în bună parte şi somnului învingătorilor de ieri, care timp de 20 de ani au dormit pe laurii victoriilor trecute, au făcut ca în anul acesta să serbăm ziua Marinei într'un cadru restrâns, când ne bucurăm că vă avem printre noi pe D-voastră primul marinar Ministru al Marinei.

Serbăm ziua Marinei într'o atmosferă deosebită de aşteptare, de reculegere şi de meditaţie.

Sântem în aşteptarea evenimentelor care în primul rând pot interesa Marina şi sora ei mai tânără, aviaţia, cu arma la picior sau, poate, pe ici pe colo, cu ea la ochi.

In aşteptare, trebue să ne reculegem, proslăvind amintirea celor 17 ofiţeri, 13 maeştri şi subofiţeri şi 320 marinari care în răsboiul trecut şi-au dat cu avânt viaţa pentru realizarea idealului atâtor generaţii de români, luptând pe ape, în văzduh şi pe uscat, precum şi acelor cari, de atunci, şi-au dat viaţa, purtând cu fală culorile româneşti pe întinsul apelor sau în văzduhul pământului şi apelor româneşti. Exemplul jertfei lor fie-ne un continuu îndemn spre împlinirea datoriei până la sacrificiul suprem.

Mai e această serbare, prilej de reculegere şi de meditaţie spre a face bilanţul eforturilor şi pregătirilor în vederea desvoltărei tot mai complecte şi armonioase spre un potenţial cât mai înalt a acestui factor de forţă militară şi economică care e Marina. Şi trebue să recunoaştem că, cu toate împrejurările defavorabile, desvoltarea Marinei de răsboi ca şi acelei de comerţ a mers cu ritm mulţumitor. Ceea ce s'a făcut şi ceea ce e în curs de realizare pentru viitorul apro-



Alt colţ al minunatei expoziţii organizată de filiala Cluj.

piat ne îndreptăţesc să privim viitorul cu încredere, cu atât mai mult cu cât la conducerea lor avem un cunoscător al multiplelor nevoi şi probleme ale acestor instituţii vitale pentru un Stat în plină desvoltare. Şi dacă din cauza împrejurărilor create de războiul altora, Marina de comerţ a fost împiedecată să-şi îndeplinească în întregime misiunea de purtătoare a bogăţiilor ţării, în schimb ea a făcut şi face servicii de cea mai mare importanţă, vitale chiar, pentru pregătirea de război şi pentru economia naţională, iar Marina de război cu toate lipsurile şi nevoile rămase din vremea vitregiei conducătorilor de pe vremuri, a dovedit când i s'a cerut şi e gata să dovedească oricând şi mai mult, că e un factor de luat în considerare atunci când lipsurile materiale sunt înlocuite prin bogăţie sufletească şi calităţi ostăşeşti şi de pricepere marinărească.

Pentru aceasta sânt necesare în primul rând calităţile de curaj şi spirit de jertfă atât de frumos sintetizate de noi toţi în expresia „spiritul Mircea", bine înţeles un spirit Mircea modernizat, lipsit poate, de poezia vechiului Mircea, în schimb modernizat de proza technicismului care permite infruntarea cu mai mult succes a furtunilor. Un Mircea şi mai puţin intimidat de vânturile contrarii şi ca şi cel vechiu, trecând cu bine prin furtuni, chiar dacă i se mai rupe un arboret sau i se sparge vre-o barcă.

Marinarul bun, acela care se cunoaşte pe timp rău, ştie că, după ce va fi învins furtuna, va fi în stare să-şi repare şi arboretul şi barca, dacă e vrednic şi priceput. Marinarul îndemânatic va învinge furtuna, nepierzând nici un moment din vedere drumul trasat către limanul la care trebue să ajungă nu fugind, ci, cel mult, ţinând câte odată la capă. Cu curaj şi cu spirit de jertfă vom trece şi furtuna ce sgudue corabia românească.

CUVANTAREA D-LUI MINISTRU C-AMIRAL ADJ. N. PĂIŞ

„Ziua patronului marinei noastre ne-a găsit astăzi la răscrucea unor evenimente ce au împiedecat să dăm tradiţionalei noastre serbări proporţiile celor din trecut. Ne întâlnim aici din nou şi în acest an pentru a ne proslăvi morţii ce şi-au dat tributul lor de viaţă pe întinsul apelor în timp de războiu pentru apărarea patriei şi în timp de pace pentru prestigiul patriei şi al culorilor româneşti.

Ţara trece astăzi prin momente grele şi e asemenea unui vapor pe timpul furtunei. Noi toţi cari am înfruntat vitregia mărilor, am înfruntat-o fiindcă ne-am făcut datoria şi am executat fără şovăire ordinele comandanţilor.

Trăiască în veci România!

După terminarea cuvântărilor, d. comandor Macelariu, secretarul general al ministerului Aerului şi Marinei, a dat citire Inaltului Decret Regal prin care s'a conferit medalia „Virtutea Maritimă" persoanelor militare și civile cari au adus servicii marinei. Imediat după aceasta, d. ministru contra-amiral adj. Păiș a predat fiecărui decorat brevetul și medalia.

La bordul navei-școală „Mircea" s'a servit apoi oaspeților o gustare, după care a urmat concursurile nautice și canotaj, disputate între membrii echipajelor navelor de războiu aflate în port.

Serbarea s'a încheiat după ce s'au predat concurenților premiile oferite de „Liga Navală", ministerul Aerului și al Marinei și alte instituții.

CONCURSURILE NAUTICE

Regate:

Barca Mare (8+1) Premiul I, N.M.S. Mărășești
Baleniera (5+1) Premiul I, N.M.S. Mărășești
Baleniera (5+1) Premiul II, N.M.S. Constanța
Barca Mică (4+1) Premiul I, N.M.S. Lt. C.-dor Stihi
Pui (1+1) Premiul I, Vedeta Viforul

Concursuri de înnot:

Innot Viteză: Premiul I, N.M.S. Dumitrescu; Premiul II, N.M.S. Delfinul.
Innot semi-fond: Premiul I, N.M.S. Constanța; Premiul II, N.M.S. Luceafărul; Premiul III, N.M.S. Constanța.
Navă câștigătoare; N.M.S. Constanța.
Sărituri: Premiul I, N.M.S. Mărăști; Premiul II, N.M.S. Durostor; Premiul III, N.M.S. Mărăști.
Echipă câștigătoare: N.M.S. Mărăști.

După terminarea acestor tradiționale competițiuni ale echipajelor navelor Marinei Regale, Domnul Ministru — înmânează câștigătorilor cupele, premiile în bani precum și pachetele cu diferite obiecte oferite de către L.N.R.

Către ora 12 programul de dimineață al acestei marinărești manifestări, se termină.

La ora 13 la bordul motonavei Basarabia, D-l Ministru a luat dejunul într'un cerc intim împreună cu comandanții de unități de Marină și cu șefii autorităților locale depinzând de M.A.M.

In după amiaza zilei.

La ora 16, Domnul Ministru însoțit de Domnii: Secretar general al M.A.M., Comandant al Marinei Regale, Comandant al Diviziei de Mare, Comandant al Forței Maritime, au venit la portul de Yahting pentru a asista la regatele organizate de Y. C. R. R.

Regatele au constat din disputarea premiilor între 9 echipaje la „staruri" și 2 echipaje la „6 metri".

Rezultatul clasificărei la staruri (prima zi) a fost:

I. Cpt. Stoian
II. Cpt. Călărașu
III. D. Hurmuziade
IV. Cpt. Mocanu

In ce privește „6 metri" din cauza timpului nefavorabil cursa a fost anulată.

Către ora 17,30 la stațiunea „Salvamar" Mamaia deasemeni în prezența D-lui Ministru și a persoanelor arătate mai sus, s'a desfășurat prin grija Străjei Țărei, a Ținutului Marea, un program sportiv nautic (regate și înnot) între străjeri, străjere și premilitari.

După terminarea acestor concursuri, D-l Ministru al Aerului și Marinei a oferit personal câștigătorilor premiile și diplomele oferite fiecăruia de către L.N.R. care și de astă dată a înțeles să fie prezentă ca la ori ce manifestare marinărească.

Rezultatul tehnic al acestor concursuri a fost:

Innot 50 m. fete (pe piept): 1. Liceul Domnița Ileana; 2. Liceul Domnița Ileana; 3. Liceul Industrial de fete.

(Liber): 1. Liceul Domnița Ileana; 2. Liceul Industrial de fete; Liceul Domnița Ileana.

Innot 50 m. băeți (10—13 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Gimnaziul Comercial; 3. Liceul Mircea cel Bătrân.

13—15 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Mircea cel Bătrân; 3. Gimnaziul Comercial.

(15—18 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Premarinari; 3. Liceul Mircea cel Bătrân.

Stafeta băeți 4×50 m. (15—18 ani): 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Comercial; 3. Premarinari.

Caiace (1+1) 500 m.: 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Comercial; 3. Liceul Mircea cel Bătrân.

Giguri (4+1) 500 m.: 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Liceul Comercial.

Giguri (1+1) 500 m.: 1. Liceul Mircea cel Bătrân; 2. Gimnaziul Comercial.

Lotci (3+1): 1. Premarinarii subcentrului școlar secundar; 2. Premarinarii Subcentrului Nr. 2.

Yole olimpice: 1. Liceul Mircea cel Bătrân.

Pe lângă cele expuse până aici, tot în această zi L. N. R. filiala Constanța a organizat o expoziție la librăria Macovei în vitrinele căreia au fost expuse obiecte marinărești, (miniaturi de nave, faruri, ancore, instrumente de navigație etc.) obiecte cari au stârnit admirația publicului care le-a privit; deasemeni într'o altă vitrină au fost expuse o întreagă serie de cărți, reviste, broșuri, toate românești și cu subiect marinăresc.

In fine în această zi în urma sugestiei L. N. R. făcută P. S. Gherontie Episcop al Tomisului, s'a oficiat în toate bisericile din Ținutul Marea slujbe religioase și predici preamărindu-se faptele eroilor marinari morți pentru patrie.

Astfel în aceste vremuri neobișnuite pentru țară și pentru poporul nostru, ziua „Sf. Maria" patronul Marinei, a fost serbată, e drept într'un cadru mai redus, dar totuși serbată frumos în primul port maritim al țării românești. Noi avem speranța plină de credință că în anii ce vor urma, norii se vor împrăștia, marea se va potoli și atunci vom putea da serbării acestei zile toată amploarea pe care marinarii i-au dat-o totdeauna.

CLUJ

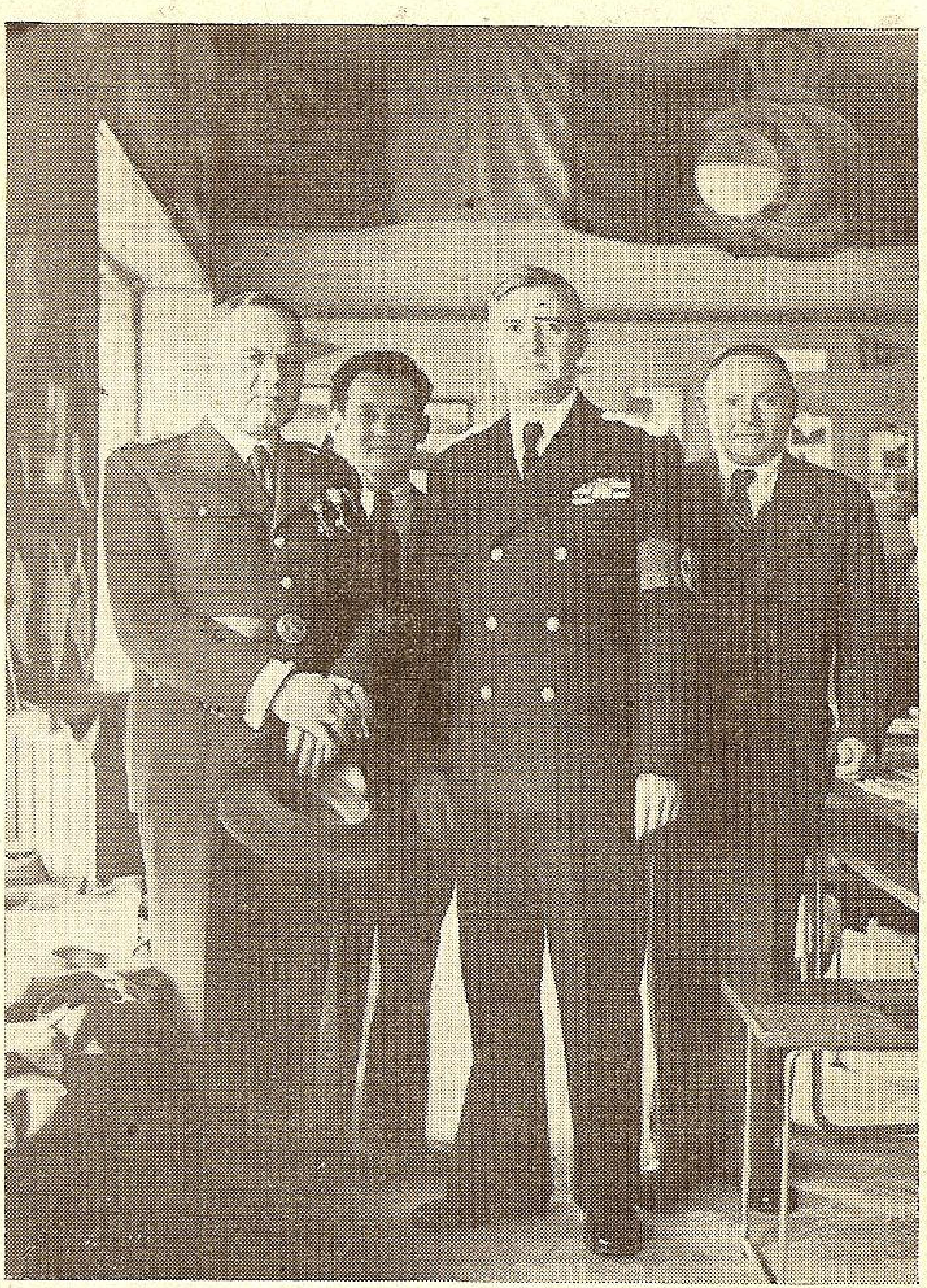
Situația geografică a orașului Cluj nefiind prielnică pentru o desvoltare mai mare a sporturilor nautice, nici interesul pentru ele nu a fost cultivat până acum. Pentru îndeplinirea acestui gol Liga Navală Română, filiala Cluj cu sediul în str. Șincai Nr. 1, UEC și-a fixat un program de lucru în care figurează, în afară de înnot, încă multe alte sporturi cari pot fi realizate și la Cluj.

Anul trecut deja s'a făcut un început cu concursul de bărci. In curând se vor lua noi inițiative, ca încurajarea înnotului prin reduceri de taxe la stranduri pentru membrii Ligii, în scop de a se generaliza înnotul în toate categoriile sociale, reduceri de taxe la bărci de pe lac pentru membrii Ligii, precum și achiziționarea unor îmbarcațiuni proprii ale Ligii în cari se vor putea face antrenamente gratis ,etc., pentru toate lacurile, râurile, fluviile şi marea să fie împânzite de bărci, româneşti ; tot românul să devină înnotător şi tot înnotătorul salvator".

Incă din ziua de 6 August a început să ruleze la toate cinematografele din Cluj filmul de propagandă trimis filialei din partea Centralei Ligii, în cadrele jurnalului sonor, ceeace a plăcut foarte mult publicului.

In ziua de 15 August la orele 10 a. m. a fost deschisă în mod solemn *„Expoziţia de Fotografii Marinăreşti"* organizată de filiala din Cluj. Au luat parte d-l *Victor Hodor,* secretarul general al Ţinutului Someş, reprezentând pe Excelenţa Sa d-l Coriolan Tătaru, Rezident Regal al Ţinutului Someş, care fiind gripat nu a putut părăsi locuinţa, d-l Colonel *Manole Enescu,* prefectul judeţului Cluj şi preşedinte a Ligii Navale, filiala Cluj, d-l Dr. *Sevastian Bornemiza,* primarul Municipiului Cluj, dl profesor *Precup* din partea Străjii Ţării, reprezentanţii Premilitarilor şi a altor autorităţi precum şi un public select. D-l Colonel *Manole Enescu* rosteşte o scurtă dar inimoasă cuvântare, în care arată rosturile marinei şi avantajele ce le au popoarele cu o marină bine organizată şi bine dotată cu material flotant, relevând mai ales sporirea navelor şi altor materiale în timpul din urmă. Aduce salutul membrilor filialei Cluj la această solemnitate. D-l secretar general mulţumeşte pentru cinstea ce i-se face şi promite că va sta în ajutorul organizării filialelor Ligii pe tot cuprinsul Ţirutului. De gardă la expoziţie făceau 4 mici marinari din Societatea Sportivă „UEC" (Uzina Electrică Cluj) în costume foarte drăguţe, pantaloni largi albi, bluză albă cu guler roşu cu câte 2 şnururi galbene, cravata pe jumătate galbenă (culorile societăţii), beretă albă de marinar american cu iniţialele UEC în albastru prin care trece un fulger roşu, echipamentul este compus

(Urmare în pag. 275)



Fruntaşi filialei Cluj la inaugurarea expoziţiei.

CANTIERI NAVALI RIUNITI
SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

Regulile răsboiului terestru și aerian *)

de Profesor Universitar N. DAȘCOVICI

II.

Răsboiul fiind o procedură de forță, producătoare de efecte juridice, are nevoe de o formă chiar dela început. De aceea, găsim din cea mai depărtată antichitate în dreptul cutumiar al răsboiului, o anumită PROCEDURĂ, adică o formalitate pentru începerea lui și care, la strămoșii noștri Romani, prin colegiul fecialilor cu *pater patratus* în cap, era solemnă, simbolică și socotită absolut necesară pentru a întări credința legionarilor în dreptatea acțiunii răsboinice. Numai sub condiția îndeplinirii prin colegiul fecialilor romani a întregii proceduri prealabile, în două faze, la interval de 30 zile, răsboiul pornit de Roma era socotit drept sau îndreptățit *(bellum justum)*. Formalismul acesta pur procedural în privința declarației de răsboi, independent de orice legătură cu pricina sau cauza răsboiului propriu zis, s'a păstrat, în puterea obiceiului, dealungul perioadei medievale și până aproape de timpurile moderne. Abia în veacul al XVIII-lea se ivesc cazuri de răsboaie pornite fără declarație prealabilă. In veacul imediat următor, constatăm o revenire aproape generală la formalismul declarației, dar fără să poată fi vorba de vre-o obligație internațională a Statelor în această privință.

Târziu de tot, la conferința a doua de pace dela Haga din 1907, s'a încheiat, în sfârșit, o convenție specială privitoare la deschiderea ostilităților prin care *obligativitatea* declarației de răsboi a fost prevăzută în mod categoric.

In virtutea acestei convenții, DECLARAȚIA DE RĂSBOI trebue să fie o înștiințare prealabilă și precisă, indiferent de motivul sau pretextul invocat, — și poate fi chiar un *ultimatum* cuprinzând o declarație de răsboi condițională, cu sau fără termen.

Iată că, de câțiva ani, precum știe toată lumea, răsboaele pornesc fără nici o declarație. Convenția dela Haga este călcată sub influența prevederilor pentru interzicerea răsboiului din tratatele păcii generale dela 1919-20, a pactului Societății Națiunilor și a pactelor următoare, care, toate, au îngreuiat procedura pentru începerea răsboiului prin fixarea termenilor de recurs la organele de împăciuire internațională și a termenilor de așteptare, sau chiar au interzis pur și simplu răsboiul de agresiune. Spre a nu da dovadă de agresiune prin declarația de răsboi prealabilă, și, desigur, pentru a profita de foloasele atacului bruscat, Statele beligerante au luat obiceiul, de aproape un deceniu, să facă răsboi fără s'o spună pe față.

Insemnătatea declarației de răsboi trebue privită, totuși, nu atât din punctul de vedere pur cavaleresc, al atacului care nu pornește pe neașteptate, cât mai ales ca o îndeplinire de formalitate pentru stabilirea precisă a datei și a locurilor răsboiului, de oarece acestea au urmări juridice în raporturile dintre beligeranți, în raporturile acestora cu neutrii, precum și asupra soartei persoanelor și a bunurilor private.

Odată ostilitățile deslănțuite, răsboiul se desfășoară după anumite reguli fixate în decursul veacurilor pe cale cutumiară și consfințite sub formă expresă în textul convenției dela Haga „privitoare la legile și obiceiurile răsboiului pe uscat", care-i alcătuită dintr'un preambul, cinci articole și un regulament-anexă de 60 articole făcând parte integrantă din convenția însăși. Osebit de aceste texte, convenția dela Geneva din 1864 cu modificările ulterioare, reglementează soarta răniților și a prizonierilor de răsboi; iar alte trei declarații de principiu ale conferinței dela Haga, inspirate din prevederile declarației dela St. Petersburg din 1868, interzic aruncarea de proectile și explozibile din baloane sau „prin alte mijloace asemănătoare", opresc folosirea proectilelor care ar împrăștia gaze otrăvitoare, precum și întrebuințarea gloanțelor zise *dum-dum*, care se lățesc ori se turtesc în corpul omenesc provocând dureri îngrozitoare.

Pe scurt, regulile răsboiului sunt caracterizate printr'o preocupare de omenie, cum se spune textual în preambulul convenției dela Haga: sforțarea de revizuire a regulilor răsboiului „fie în scopul de a le defini cu mai multă precizie, fie pentru a trage anumite limite menite să-i restrângă pe cât cu putință asprimile" căci părțile contractante își declară, toate, dorința „de a reduce suferințele răsboiului în măsura îngăduită de nevoile militare".

Dela început, legile răsboiului fac *deosebire între luptători și neluptători* sau populația civilă, — răsboiul fiind o luptă între State prin forțele lor armate.

Scopul luptei fiind biruința prin impunerea voinței proprii inamicului, care se opune și rezistă prin forța armelor, — armata luptătoare trebue să meargă drept la țintă și să se ferească de tot ce ar putea pricinui dușmanului suferințe de prisos și care nu duc la biruință.

De aci deosebirea mijloacelor de luptă *îngăduite* și potrivite scopului urmărit, biruința, față de cele *neîngăduite*, care nu duc direct la scopul final și sunt condamnate de conștiința umană.

Sunt *îngăduite* toate mijloacele de luptă ce se pot închipui prin întrebuințarea forței spre a-l sili pe dușman la pace. E vorba de acțiunea violentă directă, între armatele luptătoare, folosind focul și mișcarea. Uciderea sau rănirea unui număr cât mai mare de luptători din armata dușmană și luarea lor ca prizonieri, prin acțiunea focului dela distanță, prin isbirea directă cu mișcare și atac de arme albe (baioneta), prin învăluiri strategice și tăerea aprovizionărilor și a legăturilor, etc., — toate acestea sunt mijloace de forță îngăduite spre a distruge cât mai mult și cât mai repede capacitatea de luptă și de rezistență a dușmanului. Intrebuințarea forței spirituale, alături de cea materială, contribue nemăsurat de mult la dobândirea biruinței, — *șiretenia de răsboi* făcând parte dintre condițiile de succes ale unui bun comandament, fără de care pregătirea materială, singură, nu e în stare să câștige răsboiul. In „Principiile lui generale de răsboi" regele Frederic cel Mare al Prusiei spunea, pe bună dreptate, că „în răsboi te slujești, în acelaș timp, de pielea leului și de a vulpei, căci șiretenia adesea isbutește acolo unde forța ar da greș".

Intrebuințarea forței e îngăduită până la limita așa ziselor *barbarii* de răsboi, adică suferințe sau cruzimi de prisos împotriva dușmanului, condamnate de legile umanității, fiindcă nici nu duc la scopul final, care este și trebue să fie, mereu, biruința; — după cum *șireteniile* sunt îngăduite până la limita așa ziselor *perfidii* de răsboi, care contrazic procedurile cinstite de luptă dreaptă, cavalerească, prin folosirea înșelăciunii, a călcării cuvântului dat și a trădării.

---

*) A doua conferință din cele cinci pregătite pentru posturile noastre de Radiodifuziune. In n-rul precedent al revistei „Marea Noastră" s'a publicat textul celei d'intâi conferințe.

BOMBARDAREA e principalul mijloc de luptă prin foc, dela distanță, cel mai obișnuit în răsboae din antichitatea depărtată până azi. El a evoluat, mereu, pe măsura descoperirii de explozibile tot mai puternice și a evoluției tehnicei metalurgice care, împreună cu progresele balisticei, au înlesnit combinarea unor instrumente de bombardare ce au depășit cele mai îndrăsnețe închipuiri ale minții omenești.

Răsboiul modern fiind, în prima linie, un răsboi de technică, în care rolul luptătorilor s'a redus aproape numai la folosința dibace și rațională a materialelor, se înțelege, ușor, de partea cui pot fi sorții de biruință chiar dacă, deseori, cei mai puțin bine armați obișnuesc să ridice protestări împotriva armelor noui, prea distrugătoare, pe care nu le au și aceasta o fac în numele umanității, invocând violarea legilor răsboiului.

Progresul technicei de răsboi n'a putut fi oprit în loc de considerațiile umanitare când ele au pornit numai din revolta împotriva capacității distrugătoare, mereu sporită, a armelor noui, revoltă hrănită în majoritatea cazurilor din simțământul inferiorității și al neputinței technice a celor lipsiți de asemenea arme.

Dar bombardării i s'au impus restricții când a fost vorba de cruțarea populației civile din satele și orașele „neapărate". O trupă în marș putând ocupa asemenea centre omenești, n'are voe să le bombardeze pentru că aceasta ar fi cruzime de prisos întrucât ocuparea lor fără rezistență satisface scopul militar al acțiunii răsboinice.

Se schimbă situația în fața unui oraș întărit sau a unei cetăți care nu se predă fără luptă, chiar dacă alături de luptători se află o numeroasă populație civilă. In asemenea caz, asediul pentru tăiarea mijloacelor de aprovizionare și bombardarea sunt îngăduite, până la cucerirea prin forță sau până la predare. Cu toate acestea, chiar în asemenea caz, e oprită bombardarea clădirilor și a locurilor destinate cultului religios, științelor, artelor și operilor de binefacere, — din considerație de umanitate, dar și pentru motivul că prin natura sau destinația lor nu iau parte la luptă și la rezistență. Bine înțeles că schimbarea destinației sau a folosinței acelor clădiri, cruțate de bombardare, de către forțele militare asediate, constitue o perfidie de răsboi, iar descoperirea ei redă libertatea deplină de a le bombarda.

LUAREA DE PRIZONIERI e și ea un mijloc de luptă, care duce la scop. Reducerea forței luptătoare dușmane se poate face nu numai prin uciderea și rănirea unui număr cât mai mare de soldați, dar și prin silirea lor să renunțe la luptă și să se predea. Legile răsboiului opresc uciderea sau răul tratament al prizonierilor, cari nu mai luptă, din considerații de umanitate ; — dar tratamentul acesta cruțător corespunde și propriului interes al beligerantului, care, prin luarea de prizonieri în mare număr, ajunge mai repede la biruință. A nu-i cruța pe prizonieri înseamnă a-i înverșuna la luptă din siguranța că, pentru ei, nu mai este altă scăpare decât moartea.

In treacăt, vom aminti că n'a fost totdeauna acelaș tratamentul prizonierilor. Dimpotrivă, cu cât ne depărtăm spre trecut vedem că soarta lor era foarte tristă oscilând între uciderea fără cruțare și folosirea lor ca sclavi. Convenția dela Geneva, cu modificările succesive ce i s'au adus, a devenit un adevărat Cod, foarte amănunțit, în privința tratamentului umanitar al prizonierilor și al răniților sau bolnavilor de răsboi.

Prizonieri pot fi făcuți militarii. Dintre civili, sunt asimilați numai oamenii politici, persoanele cu rol reprezentativ de suveranitate națională dela dușman pentru calitatea lor de luptători în conducerea răsboiului și ca factori ai puterii de Stat.

In sfârșit, OCUPAREA TERITORIULUI constitue unul din mijloacele cele mai sigure pentru înfrângerea dușmanului când forțele lui armate se feresc să dea bătălia și se retrag, urmărite de aproape. Pământul fiind temelia de aprovizionare cu oameni și materiale pentru fiecare tabără beligerantă, perderea teritoriului național este cel puțin tot așa de gravă cât și perderea luptătorilor luați prizonieri de dușman sau căzuți în mare număr pe câmpurile de luptă. Perderea pământului național ocupat de dușman înseamnă neputința de a mai susține lupta și înfrângerea cea mai grozavă.

REGULILE RĂSBOIULUI AERIAN spre deosebire de răsboiul terestru sunt de dată foarte recentă și n'au ajuns, până astăzi, la o precizare convențională propriu zisă. Faptul se înțelege ușor dacă amintim că aviația modernă, adică sborul aparatelor cu motor, care se deosebește de vechile experiențe de sbor ale baloanelor mai ușoare decât aerul, nu datează decât de vreo trei decenii, iar progresele înfăptuite se datoresc aproape numai nevoilor răsboiului aerian.

Regulile acestea s'au inspirat din regulile mai vechi ale răsboiului pe uscat și pe apă primind, însă, o aplicare foarte puțin grijulie pentru considerațiile umanitare amintite până acum.

In prima conferință de pace dela Haga din 1899, una din cele trei declarații semnate pe un termen de cinci ani, cu un preambul foarte scurt, cuprindea acordul puterilor semnatare la „oprirea de a arunca proectile și explozibile din înălțimea baloanelor sau prin alte moduri analoage noui". Prin urmare, *interzicerea bombardării aeriene*.

La a doua conferință dela Haga din 1907, aceeași declarație, expirată, a figurat în ordinea lucrărilor, însă a fost reînoită tot sub forma de declarație. Cu acelaș preambul și text, dar cu o modificare a termenului de durată, — în loc de 5 ani se spunea „pentru o perioadă până la sfârșitul celei de a treia conferințe de pace", conferință care n'a mai apucat să se adune pentru că, în răstimp, a isbucnit răsboiul cel mare. Fapt mai demn de reținut este următorul : la 1907, declarația aceasta n'a fost iscălită de toate Statele participante ca la 1899, — deși la a doua întrunire de pace dela Haga au luat parte 44 în loc de 28 State, — ci un număr de 17 State, printre care Franța, Germania, Italia, Japonia, Rusia și *România* n'au mai semnat-o.

Refuzul atâtor State de a-și reînoi adeziunea lor la declarația din 1899 nu poate fi altfel înțeles decât ca o hotărîre de a nu renunța la un instrument nou de luptă, cu o rază de acțiune nemăsurat mai mare pentru atingerea obiectivelor militare în caz de răsboi, — instrument pus la dispoziție de progresele în materie aeriană.

Textul regulamentului-anexă al legilor răsboiului terestru dela Haga interzicând bombardarea „orașelor, satelor, locuințelor sau clădirilor *care nu sunt apărate*", prin textul din 1899, a primit, la 1907, adausul de preciziune despre bombardarea „prin orice mijloc", — deci și aerian.

Formula „apărate" exclude vechea idee de fortificații sau de cetate întărită lărgind câmpul obiectivelor militare de atins în cursul unui război. „Apărat" e orice oraș sau localitate cu populație civilă, dar care se opune la înaintarea dușmanului prin riposta forțelor militare defensive. Cu alte cuvinte, *apărarea înseamnă orice rezistență opusă forțelor dușmane*, iar acțiunea ofensivă a acestora, prin bombardare, pentru atingerea obiectivului militar, nu mai poate fi stingherită de clasica deosebire dintre combatanți și necombatanți, adică dintre trupa de apărare şi populaţia civilă. Abia dacă sunt cruţate câteva edificii sau locuri cu destinaţie precisă şi care trebuesc semnalizate în mod special duşmanului ca să nu le bombardeze. Exact acelaş lucru în privinţa bombardării aeriene, astăzi când forţele aeriene colaborează cu armata terestră la atingerea obiectivelor militare şi chiar premerg acţiunea forţelor de uscat şi de mare *).

Practica urmată în răsboiul cel mare (1914-1918) s'a desfăşurat în această direcţie, a extinderii răsboiului aerian pentru întreaga suprafaţă a ţărilor beligerante, fără să se mai facă vechea deosebire dintre zona de operaţii militare propriu zise şi teatrul de răsboi în înţelesul cel larg, care era întreg teritoriul Statelor beligerante. Din primul ceas al deslănţuirii răsboiului, primejdia atacurilor aeriene se întinde asupra întregului teritoriu al beligeranţilor, fiindcă pretutindeni, pot fi obiective militare ce trebuesc distruse, deşi se află în mijlocul populaţiei civile, paşnică şi nevinovată.

Cum ai să deosebeşti pe militari de civili dela înălţimea de unde se aruncă bombele aeriene şi să cruţi populaţia civilă din vecinătatea obiectivelor militare ?

De altminteri, nici o prevedere convenţională precisă nu reglementează răsboiul aerian. Conferinţa dela Washington pentru reglementarea problemelor de răsboi maritim şi fixarea tonajului între marile puteri navale, nu s'a ocupat de răsboiul aerian. Comisia de jurişti din partea celor 5 mari puteri adunate la Washington, împreună cu delegaţii Olandei s'au întrunit, e drept, la Haga, între 11 Dec. 1922 şi 19 Febr. 1923, pentru a studia special problema răsboiului aerian şi a stabili regulile corespunzătoare.

Discuţiile interesante şi propunerile făcute au rămas ca un material de valoare teoretică, simple recomandări, cărora nu li s'a dat, până azi, nici o urmare pozitivă printr'un text convenţional.

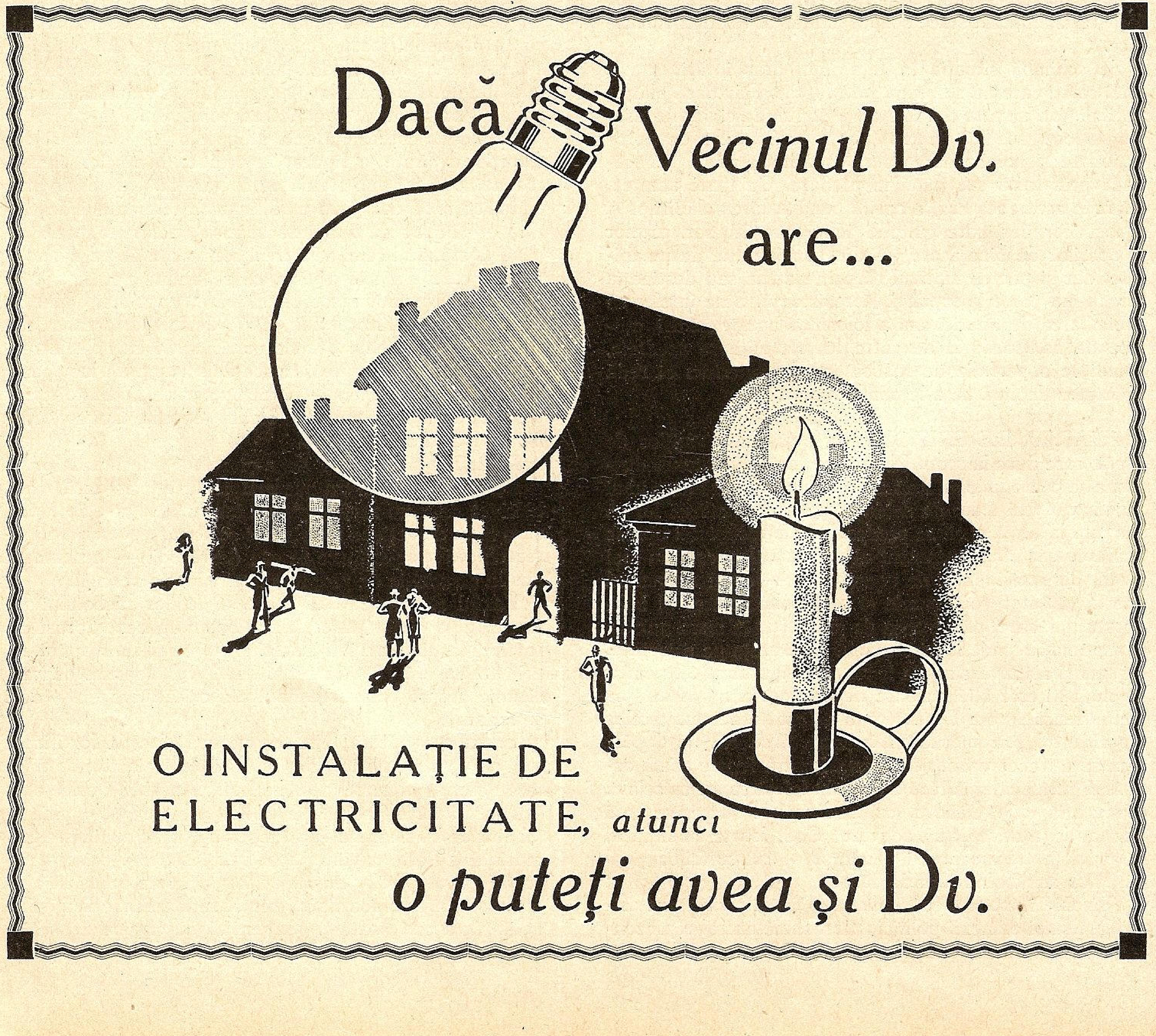
Astfel, materia răsboiului aerian nu are alte reguli speciale. Orice reglementare ar fi, eventual, adoptată, populaţia civilă nu va scăpa de grozăviile răsboiului decât numai în cazul când se va ajunge la o convenţie internaţională pentru *interzicerea armei aeriene,* adică numai dacă Statele vor renunţa la grozava armă de luptă şi distrugere, care este aviaţia modernă din ce în ce mai perfecţionată.

E destul să ne gândim la progresele repezi ale aviaţiei în răsboiul actual ca să nu ne îngăduim nici o iluzie în privinţa aceasta.

N. DAŞCOVICI

---

*) In numărul viitor: *Regulile războiului maritim*


Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.

Dunărea și Marea Neagră

făuritoare și întregitoare de neam

de Comandor N. STERIOPOL din M. St. M.

(Continuare din numărul 7-8)

Ștefan cel Mare trimise în 1475 pe Alexandru, fratele Mariei soția sa, la Mangup, pentru a-l cuceri și goni pe propriul lui frate, prietenul Turcilor. Alexandru isbuti să cucerească castelul și întreg teritoriul Mangupului [9]).

In decursul timpului mulți „Români se așezară în Caffa, în Pera. Orașele genoveze și cele românești de la Marea Neagră fac schimb de mărfuri. Găsim plângeri la Genova contra Moldovenilor și la Suceava contra Genovezilor, pentru interese de comerț" [10]).

In așezările coloniale s'a remarcat însă și acțiuni populare independente și nepuse la cale de interese de stat.

Iată ce spune d-l Profesor N. Iorga în „Poporul Românesc și Marea", pagina 18 despre manifestațiunile energiilor populare profunde ale națiunei noastre : „și atunci au început pescari de ai noștri să cucerească pentru dânșii.

Era în părțile de la Nipru o cetate ținută de genovezi din familia Senaregă și acolo la Lerici, căci așa se chema localitatea, posesiunea acestei familii, la un moment pescarii moldoveni, i-au luat în stăpânire zidurile". Și ca să cucerească cetăți pe mare, pescarii noștri trebue să fi avut nave bine armate..

Așezările coloniale ale Moldovenilor și Genovezilor din „Crimeia și pe litoralul miezul-nupțial al Mărei Negre" [11]) luă sfârșit prin căderea cetății Caffa, în mâna Turcilor, în 1475.

Căderea Chiliei și Cetății-Albe în 1484, a îngropat viitorul maritim al Moldovei, după cum spune scriitorul Nicolae Bălcescu.

Deși în regres, totuși comerțul Moldovei pe apă nu murise încă, căci la 1583, Regina Elisabeta a Angliei, închee un tratat de navigație cu Petre Șchiopul, cu drepturi de perfectă reciprocitate.

Cu timpul Turcii puseră mâna pe navele principatelor, marinarii români fug în republica cazacilor pentru a le înarma corăbiile, sau devin pirați priviți cu bună voință de Domni, deoarece ei îi ajutau în lupta contra Turcilor. Pirații moldoveni, de pildă, iau parte la lupta de la Bender a lui Ion-Vodă-cel-Cumplit.

Stăpânirea turcească a Dunărei și Mărei Negre.

Turcii devin stăpânii Mărei Negre și al bazinului Dunărean până la Viena.

După ce deținură monopolul navigației, Turcii prin pacea dela Kuciuc-Kainargi din 1764, acordă Rușilor dreptul de navigație pe Marea Neagră și prin pacea de la Passarovitz din 1718, Austria primește dreptul de a naviga pe Dunăre și în 1784 dreptul de navigațiune și pe Marea Neagră.

Austria și Rusia câștigând prin arme acest beneficiu, încurajează la maximum navigația lor în dauna celei române deja atât de slăbită, așa că acesta dispare aproape pe Dunăre și Mare.

Rușii creiază odată cu flota de război, o puternică flotă comercială care monopolizează comerțul pe Marea Neagră, mai cu seamă că tratatul de pace de la București (1812) le dă Basarabia, pacea de la Akkerman (1826) brațul Sulina și tratatul de la Adrianopol (1829) și brațul Sf. Gheorghe, deci toată Delta Dunărei.

Tratatul din Adrianopol 1829. Deschiderea strâmtorilor. Realipirea raialelor.

Tratatul de la Adrianopol are însă o deosebită importanță pentru istoria neamului nostru. El deschizând strâmtorile tuturor navelor comerciale face ca statele industriale din apusul Europei, să se intereseze de aproape de comerțul pe Dunăre, în vederea schimbului mărfurilor fabricate cu cerealele cele mai bogate în gluten, produse de ogoarele românești. Deaceia Europa ceru și obținu prin tratatul de la Adrianopol în vederea libertății navigației și a comerțului pe Dunăre, ca raialele (capetele de pod) stăpânite de Turci pe malul stâng al Dunărei, să fie realipite Munteniei, „iar Turcii au trecut pentru totdeauna pe malul drept al Fluviului. Dunărea a ajuns așa dar, adevăratul nostru hotar spre miazăzi... *Fluviul, așa, dar, a înlesnit cel dintâi pas spre întregirea teritoriului românesc.* Iar alipirea raialelor, nu însemna puțin lucru nici din punct de vedere al suprafeții, deoarece unele raiale (a Brăilei de exemplu) aveau aproape întinderea unui județ" [12]).

Rusia ajungând la gurile Dunărei, nu respectă obligațiunile luate prin tratate de a face lucrări de dragare în contra tendințelor de înnisipare a Deltei, din cauza politicei propriei navigație, în vederea ridicării portului Odessa, care era puternic concurat de porturile noastre ale Dunărei-de-jos.

Pe la 1830 Austria interesându-se de navigația Dunărei de jos, favoriză creerea „Primei societăți privilegiate austriace de navigație cu vapori pe Dunăre" — D. D. S. G. — și începu transporturile de pasageri și mărfuri din Europa centrală până la gurile Dunărei.

Pentru a-și asigura un debușeu la Marea Neagră Austria închee cu Rusia convențiunea de la St. Petersburg de la 13/25 Iulie 1840, care asigura libertatea navigației pe întregul curs al acestui fluviu, unde Austria și Rusia erau puteri riverane până la gurile sale. Prin această convenție, Rusia se angajă din nou a face lucrările necesare pentru a împiedeca înisiparea gurii brațului Sulina și să construiască acolo un far.

In acest timp comerțul Angliei cu țările dunărene — unde trimetea produsele industriei sale în schimbul cerealelor Principatelor Române — luă un mare avânt cu toate că Rusia nu-și ținea obligațiunea de a face lucrări la gurile Dunărei unde mai edicta și măsuri arbitrare de carantină. Dacă în timpul suveranității turcești în Deltă, intrarea brațului Sulina avea o adâncime de 16 picioare (4,88 m.), în 1853 adâncimea nu era decât de 7 picioare și jumătate (2,28 m.). O diferență de 2 picioare la bara fluviului producea pierderi navigației și comerțului englez, de 30.000 lire sterline într'un singur sezon, din cauza cheltuelilor de limb și întârzierilor cauzate de descărcările și încărcările din nou ale cerealelor [13]).

---

[9]) N. Iorga. Studii istorice asupra Chiliei și Cet.-Albe, pag. 142.

[10]) Idem, pagina 110.

[11]) D. Balș. Fragmente. Starea Moldovei de când a fost desmembrată din Imperiul Roman, până la domnia lui Ștefan-cel-Mare, cel mai de pe urmă prinț independent al Moldovei (Arhiva Românească).

[12]) S. Mehedinți. Legăturile noastre cu Dunărea și Marea pagina 10.

Anglia și Austria protestară energic, totuși, Rusia continua a se desinteresa de lucrări și gurile Dunărei se înisipau închizând aproape navigațiunea.

Războiul Crimeei. 1854. Tratatul din Paris 1856.

La 27 Februarie 1854, guvernele din Londra și Paris prin două telegrame cu text identic, somară Rusia ca urmare a acestor proteste, să evacueze Principatele Române până la 30 Aprilie. Urmă războiul Angliei, Franței și Sardiniei în contra Rusiei — denumit războiul Crimeei, care se termină victorios prin tratatul de la Paris din 30 Martie 1856.

Neutralizarea Mărei Negre.
Reanexarea sudului Basarabiei și Deltei 1856.

Acest tratat este încă unul din cele importante ale istoriei neamului nostru. El hotărăște neutralizarea Mărei Negre care se deschide navelor comerciale ale oricărei națiuni, dar interzice intrarea tuturor navelor de război fie chiar și celor riverane. Tratatul de la Paris din 1856 reintroduce libertatea de navigațiune pe Dunăre, obligând Rusia să abandoneze partea sudică a Basarabiei, care împreună cu întreaga Deltă a Dunării se realipește Moldovei. *Iată încă o întregirea a neamului nostru datorită fluviului sau cointeresării Europei în comerțul dunărean.*

Inființarea C. E. D. 1856.

Dar tratatul de la Paris, din 30 Martie 1856, prin art. 15 mai garantează libertatea de navigațiune pe Dunăre și gurile ei. Prin art. 16 și 18 se institue o comisiune provizorie pe timp de 2 ani „Comisiunea Europeană a Dunărei" formată din delegații Austriei, Franței, Marei Britanii, Prusiei, Rusiei, Sardiniei și Turciei, însărcinată cu executarea lucrărilor necesare de la Isaccea în aval, pentru a degaja gurile Dunărei, ca și părțile învecinate ale mării de nisipuri și alte obstacole spre a obține cele mai bune condițiuni posibile de navigabilitate.

Prin art. 17 al Tratatului de la Paris, s'a instituit o comisiune riverană permanentă formată din delegații riverani ai Austriei, Bavariei, Turciei și Würtembergului, la care se adăogau comisarii Munteniei, Moldovei și Serbiei, aprobați de Turcia suzerană cu scop de :

1) a elabora regulamentul de navigație și de poliție fluvială,

2) a face să dispară piedicele care se opun încă dispozițiunilor tratatului din Viena, din 1815, care garantează libertatea navigațiunei pe Dunăre.

3) a ordona și face să se execute lucrările necesare pe tot parcursul fluviului.

4) a veghea după disolvarea C. E. D. la menținerea navigabilității gurilor Dunărei și a părților învecinate ale Mărei.

In momentul intrărei în funcțiune a Comisiunei Europene a Dunărei, situația în Delta fluviului era puțin favorabilă comerțului și navigației. Delta era încă ocupată de trupe austriace și Moldova nu avusese timpul să organizeze poliția fluvială. Pe motiv că comerțul era lipsit de garanțiile cele mai elementare de siguranță din cauza aventurierilor cari populau Sulina, și a lipsei de scrupule ale piloților, Puterile Europene, prin Tratatul de la Paris din 19 Iunie 1857, iau Delta Dunărei ce fusese cu un an înainte atribuită Moldovei și o cedează Imperiului Otoman.

Pierderea Deltei Dunărei 1857.

E de reținut motivul principal pentru care s'a frânt iarăși un teritoriu din trupul Țării, lipsa unei forțe fluviale care să facă poliția, la gurile Dunărei.

La 16 August 1858, Puterile Semnatare ale tratatelor din 1856 și 1857, se reunesc la Paris pentru a stabili organizarea Principatelor Române, atât de necesare la Dunăre, pentru comerțul lor de grâne. Acestei conferințe îi prezintă Comisiunea Riverană actul de navigațiune elaborat la 7 Noembrie 1857 care cu toată libertatea principiilor favoriza societățile de navigațiune austriace în dauna comerțului pe Dunăre a celorlalte pavilioane. Această tendință de inegalitate de tratament sugerată de autoritatea președintelui austriac al Comisiunei Riverană permanentă, i-a îndepărtat simpatiile conferinței care a respins actul de navigație prezentat.

Comisiunea Europeană a Dunărei, instituită cu caracter provizoriu de Tratatul de la Paris din 1856, după cum am văzut, după elaboroase studii relativ la adoptarea unui braț al gurilor Dunărei pentru a-l face navigabil, se pronunță în favoarea brațului Sf. Gheorghe. Dar pentru motive de oportunitate, acest proect a fost amânat și Comisiunea se ocupă numai de îmbunătățirea provizorie a gurei Sulina. Ea decise în consecință la 1858, construcțiunea digurilor provizorii, care au fost terminate în 1861.

La 24 Ianuarie 1859, avu loc unirea Moldovei și a Munteniei prin alegerea colonelului Alexandru Ion Cuza ca Domn al ambelor Principate, în contra voinței Impărățiilor vecine, Austria, Turcia și Rusia, dar cu consimțământul puterilor care au făcut războiul Crimeei și mai cu seamă a Impăratului Napoleon al III-lea, care doreau formarea unui stat puternic la Dunăre, care să stea în calea năzuinței spre Bosfor al Imperiului moscovit.

Unirea din 1859.

Actul acesta de primă unire a țărilor române, dar al treilea de întregire al teritoriilor românești, se face deci sub auspiciile Dunărei și strâmtorilor Mărei Negre.

Conferința din 28 Martie 1866 de la Paris a prelungit existența Comisiunei Europene până în 1871, pentru a-i da timp să complecteze execuția lucrărilor de navigabilitate aduse gurei și brațului Sulina și a întreprinde ameliorarea gurei și brațului St. Gheorghe, lucrări ce erau prevăzute în „actul public" al Comisiunei Europene a Dunărei, semnat la Galați la 2 Noembrie 1865. Conferința din Paris a sancționat acest act public, împreună cu „tariful taxelor de navigație" ce Comisiunea urma să perceapă de la navigatori pentru lucrările executate și serviciul de pilotaj prestat, după cum a aprobat și „regulamentul de navigație și poliție" al circulației pe porțiunea fluviului pusă sub jurisdicțiunea Comisiunei Europene a Dunărei.

Intorcând filele istoriei care leagă soarta Dunărei și a gurilor ei cu însăși soarta neamului nostru, ajungem la pagina unde atitudinea cavalerească a lui Cuza Vodă care primește domnia Principatelor Unite ca un „depozit sacru" pentru a o trece unui domn străin, care grație legăturilor sale va putea înfrâna mai bine ambițiile dinnăutru, dar mai cu seamă a celora dinafară.

(sfârșitul în numărul viitor)

---

[13]) La Commission européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1913, pagina 4.

Ce este libertatea mărilor?

de DIMITRIE GHERASIM
Asistent universitar

In istoria civilizaţiei omeneşti, mările şi oceanele care acopăr cam trei sferturi din suprafaţa globului, au jucat un rol din cele mai de seamă. Marea a fost totdeauna mijlocul cel mai comod şi cel mai puţin costisitor de legătură între diferite regiuni ale pământului, o cale naturală foarte lesnicioasă pe care s'a răspândit civilizaţia din ţările luminate în ţările mai puţin civilizate.

Civilizaţia Antichităţii a înflorit în jurul Mediteranei şi pe văile marilor fluvii (Tigrul, Eufratul şi Nilul), iar popoarele care au făurit această civilizaţie, (Fenicienii, Grecii, Romanii şi Cartaginezii), au fost popoare de navigatori.

Dealungul coastelor Mediteranei, popoarele antice au construit porturi, au colonizat regiuni nelocuite, ducând cu ei civilizaţia şi cultura lor.

Grecii au împânzit cu năvile lor nu numai Mediterana, dar şi Pontul Euxin, întemeind colonii şi clădind cetăţi, iar Romanii au ajuns până în ţinuturile ceţoase ale Britaniei.

Mai târziu, în Evul Mediu, apele mărilor şi oceanelor au purtat pe valurile lor, năvile descoperitorilor de ţinuturi noui şi ale conquistadorilor care le-au cucerit şi apoi le-au colonizat.

Şi cu cât ne apropiem de timpurile moderne, marea nu şi-a pierdut nimic din însemnătatea ei. Civilizaţia modernă, ca şi cea antică şi medievală, este şi ea strâns legată de mare, iar acele popoare care au o liberă ieşire spre largul mării şi putinţa unei respiraţii maritime libere, îşi capătă în viaţa internaţională o importanţă economică şi un prestigiu politic deosebit.

In istoria noastră naţională, Ştefan cel Mare, care a fost nu numai un geniu militar, ci şi un geniu politic, era convins de necesitatea imperioasă de a asigura o ieşire spre apele binefăcătoare ale mării, pentru Moldova, prin îndârjirea cu care el apăra cetăţile Chilia şi Cetatea Albă. Dar, din păcate, Marea Neagră, — ca şi Dunărea — n'a fost recunoscută, odată cu celelalte mări ale pământului, ca o mare care trebuie să fie liberă tuturor popoarelor; *această recunoaştere s'a făcut mult mai târziu şi nu pe deplin*, din pricină că, în decursul istoriei, Marea Neagră a fost punctul de încrucişare al unor interese imperialiste, şi deaceia această mare era transformată când în „lac lăuntric turcesc", când în „lac rusesc". Aceasta a fost cauza principală a imposibilităţii poporului român de a merge în pas cu civilizaţia europeană. Civilizaţia şi cultura noastră modernă, precum şi năzuinţele şi lupta noastră spre independenţă şi libertate încep odată cu secolul al XIX-lea, mai ales după pacea dela Adrianopole (1829), când s'au deschis strâmtorile Mării Negre pentru navigaţia comercială a *tuturor* pavilioanelor şi când am început şi noi să ne valorificăm bogăţiile depe piaţa lumii.

Marea, care are, cum vedem, o importanţă atât de covârşitoare pentru toate popoarele, este un bun de folosinţă universală şi comună, care n'a fost creat de mâna omului, ca şi aerul atmosferic, ca şi focul. Deaceea, marea trebuie să fie *liberă pentru folosinţa tuturor* fără nici o piedică şi excepţie. Din păcate, omenirea n'a fost totdeauna pătrunsă de acest adevăr şi a socotit marea de multe ori ca un bun susceptibil de apropriere privată şi deci care se poate stăpâni.

In epoca romană, când Roma ajunsese în perioada de înflorire care a urmat după răsboaiele punice şi în timpul imperiului, iar hotarele ei se întindeau din Asia Mică şi Egipt până în Spania şi Galia, Marea Mediterană făcea parte integrantă din imperiul roman *(mare nostrum)*.

Totuşi, din punct de vedere juridic, Romanii socoteau marea ca un bun de folosinţă comună *(res communis)*, deoarece el nu aparţine nimănui *(res nullius)*. Această concepţie despre mare ca bun de folosinţă comună a fost întrebuinţată în secolul al XVII-lea şi al XVIII-lea de către doctrinarii de drept maritim, în tratatele lor.

In Evul Mediu, monarhii devin stăpânii absoluţi ai teritoriilor Statelor, teritorii pe care ei le socoteau ca o proprietate a lor. Din această stăpânire absolută asupra teritoriului s'a născut ideia şi pretenţiunea de a extinde stăpânirea şi asupra unor porţiuni din largul mării, acest bun pe care Romanii l-au socotit şi l-au consacrat de folosinţă comună. Astfel, Veneţia pretindea suveranitatea exclusivă asupra Mării Adriatice, iar Genova asupra mării Liguriei. Mai târziu, Suedia şi Danemarca transformară Marea Baltică într'un *condominium* şi-şi extinseră suveranitatea asupra mărilor arctice. Anglia îşi afirmă pretenţia de stăpânire asupra „mărilor adiacente", formulă elastică ce cuprindea porţiuni imense în mările nordice şi în Oceanul Atlantic.

Spania şi Portugalia, după descoperirea Americei şi-au rezervat monopolul navigaţiei prin tratatul dela Tordesillas (1494), una în Oceanul Pacific şi alta în Oceanul Indian. Ele invocau în sprijinul pretenţiunii lor „prioritatea descoperirei". Regina Elisabeta a Angliei s'a ridicat împotriva pretenţiilor spaniole şi portugheze spunând că „folosinţa mării şi a aerului este comună şi nici un drept asupra oceanului nu poate să aparţină vreunui popor sau particular oarecare".

Cu câteva decenii mai târziu, după moartea reginei Elisabeta, spre sfârşitul veacului al XVI-lea, s'a iscat un conflict celebru între Anglia şi Olanda din cauza pescuitului în mările nordice. Regele Iacob I al Angliei decretă la 1609 desfiinţarea libertăţii pescuitului în mările înconjurătoare ale insulei britanice. Măsura aceasta — în contrazicere cu concepţiile reginei Elisabeta despre libertatea mărilor — lovia direct Olanda, care se folosia de mările nordice în pescuit.

Celebrul jurist olandez *Hugo de Groot (Grotius)*, unul din fondatorii dreptului ginţilor, publică atunci, la 1609, odată cu proclamaţia regelui Iacob I, opera sa *„Mare liberum"*, care în realitate era îndreptată împotriva Spaniolilor şi Portughezilor şi nu era decât un capitol dintr'o lucrare mai mare care a apărut mult mai târziu, cu titlul *„De Jure Praede"*.

Pornind dela concepţia romană, Grotius susţine că marea trebuie să fie liberă pentru toţi, pentrucă ea este un bun comun, care nu e creat nici de om nici de Stat şi pentrucă ea nu e susceptibilă de apropiere privată.

Fără îndoială, ideile lui Grotius nu erau noui; el nu făcea decât să sintetizeze şi să formuleze idei ale unor doctrinari de drept al ginţilor dinaintea lui, printre cari cei mai de seamă au fost: *Castro, Vasquez de Menchaca* şi marele *Francisco de Vitoria*. Argumentarea lui Grotius are, în privinţa doctrinei libertăţii mărilor, două idei centrale: *prima*, că niciun popor nu poate stăpâni mările orientale și nici altă mare de pe glob, precum nu are niciun drept exclusiv de navigație pe aceste mări; iar *a doua,* că niciun popor nu are vreun drept de a monopoliza sau de a acapara comerțul pe mări și de dincolo de mări *(Gilbert Gidel,* I, pag. 144, citat la bibliografie). Plecând dela doctrina că pământurile, mările și comerțul sunt, la origine și în principiu, proprietate comună, Grotius crede că această comunitate dispare numai prin faptul dobândirei prin prescripție. *Marea, ca și aerul* — spune Grotius — *nu poate fi ocupată în chip permanent și deaceea nu poate deveni proprietatea nimănui (Gidel,* loc. cit.).

Opera lui Grotius a provocat o controversă celebră anglo-olandeză privitoare la libertatea mării. Carol I, urmașul lui Iacob la tronul Angliei, ceru guvernului olandez pedepsirea lui Grotius pentru ideile expuse în „*Mare liberum*". El mai adaugă, pe lângă pretențiile formulate de Iacob I, și aceea ca vasele străine să fie obligate să salute fără reciprocitate vasele britanice, în mările unde Anglia socotia că este suverană, iar *Cromwel* declară, mai târziu, că „Anglia nu poate îngădui ca un alt pavilion decât al său să navigheze, fără permisiunea sa, pe Ocean".

La 1635 jurisconsultul englez *Selden* scrie, la îndemnul regelui Carol I, lucrarea sa „*Mare clausum*", drept ripostă la teza lui Grotius. Cartea lui Selden are două idei centrale. „Marea — spune el — nu e liberă nici conform cu dreptul natural și nici conform cu dreptul ginților, ci ea e susceptibilă de apropiere privată sau de proprietate; regele Angliei este stăpânul mărilor înconjurătoare, accesorii proprii și perpetue ale suveranității sale". *(Gidel,* pag. 166).

Controversa anglo-olandeză, sub forma unei adevărate lupte pentru cucerirea principiului libertății mărilor, se termină în sec. al XVIII-lea printr'un fel de transacție. Se hotărî anume că niciun Stat nu poate stabili dominația sa efectivă asupra largului mării; suveranitatea Statului se extinde — sub formă de excepție — numai asupra *mării teritoriale,* porțiune care se întinde dealungul coastei, la o depărtare care variază dela trei, șase și chiar până la zece mile marine, după legislația națională a fiecărui Stat[1]).

Astfel principiul libertății mărilor a fost definitiv câștigat și, începând cu secolul al XVIII-lea, n'a mai putut fi tăgăduit.

Trebuie să precizăm aici că în acest articol ne limităm la examinarea problemei libertății mărilor în timp de pace. Ea înseamnă libertatea deplină de navigație pentru orice pavilion, în largul mării, precum și libertatea pescuitului, a instalării de cabluri submarine și a sborului aeronavelor pe deasupra mării libere. Această libertate este oarecum îngrădită și reglementată prin regulile cutumiare și convenționale internaționale privitoare la represiunea pirateriei și a comerțului cu sclavi, precum și privitoare la abordaj, evitarea nenorocirilor prin semnalizări uniforme, asistență în larg, etc.

În timp de răsboi, problema libertății mărilor ia aspecte cu totul deosebite și complexe de care nu ne vom ocupa în cadrul acestui articol. Amintim aici, în treacăt numai, că, în principiu, libertatea mărilor în timp de război înseamnă *libertatea deplină a navigației și a comerțului neutrilor,* cu cele trei excepții din dreptul clasic al războiului: contrabanda de război, asistența ostilă și violarea blocusului. Practica războiului modern și mai ales a războiului actual, care s'a dovedit un *război total,* a născocit *blocada generală,* care nu mai respectă principiul libertății comerciale și de navigație a neutrilor, așa că libertatea mărilor o au numai acei care stăpânesc mările prin forța lor navală.

Dar nu numai în timp de război, ci și în vreme de pace, libertatea deplină a mărilor e în funcție de forța navală, comercială sau de război, a Statelor. Deaceea doctrina germană a libertății mărilor a susținut totdeauna și pe drept cuvânt, că libertatea mărilor se poate asigura numai printr'un fel de *echilibru* între forțele navale ale puterilor maritime. Fără acest echilibru, libertatea mării o are numai acea putere cu o supremație navală covârșitoare, constituind, oricând o primejdie de sufocare, atât în vreme de pace, dar mai ales în vreme de război, pentru Statele care nu dispun de controlul tuturor căilor de comunicație maritimă depe glob. Această supremație navală este în contrazicere cu doctrina libertății mărilor, așa cum ea a fost câștigată de dreptul ginților, doctrină care nu admite un drept de navigație exclusivă pe mări și nici un monopol al comerțului cu țările coloniale, cu scopul de a stăpâni în mod exclusiv bogățiile acestor țări.

* * *

Iată care sunt, pe scurt, regulile create de principiul libertății mărilor, în dreptul internațional maritim:

1. *Condiția juridică a navelor în largul mării este exteritorialitatea,* ficțiune juridică, conform căreia nava în larg e socotită ca o porțiune din teritoriul național al cărui pavilion îl poartă. Deaceea legile Statului și regulile jurisdicționale și de poliție se aplică în totul pe bordul vasului în largul mării, atât pentru naționali cât și pentru străini. Consecința acestei reguli juridice este interdicția de a exercita acte de autoritate asupra unor vase sub pavilion strein — cu excepția pirateriei, cum vom vedea mai jos. Fără îndoială că regula exclusivă a exteriorialității navelor în larg s'a lovit de unele piedici și inconveniente în multe domenii, din cauza diversității legislațiilor naționale. Deaceea a fost nevoie să se încheie convenții internaționale cu regule uniforme pentru unele materii (abordaj, ajutor în caz de naufragiu, etc.). Naționalitatea navii este o chestiune de drept intern și depinde fie de naționalitatea proprietarului, fie de cea a căpitanului de vas și a echipajului. La noi, *Legea pentru organizarea marinei comerciale* (art. 2) prevede că dreptul de a arbora pavilionul român pe un vas comercial, maritim sau fluvial, se acordă proprietarilor de naționalitate română. Acest drept se mai poate acorda și proprietarilor străini dacă sunt născuți și stabiliți în țară. Actele de naționalitate se întocmesc de Ministerul afacerilor străine.

Naționalitatea vasului se recunoaște după hârtiile de bord eliberate de autoritățile competente, căpitanului de vas; acestea fac probă *erga omnes* despre naționalitatea vasului.

Inscripția vaselor de comerț, în registre speciale în porturi și eliberarea unui certificat de inscripție sunt formalități admise de aproape toate legislațiile Statelor maritime. Prin tratatul dela Versailles s'a recunoscut chiar dreptul de pavilion maritim și Statelor lipsite de ieșire la mare, cu condiția ca vasele respective să fie înscrise într'o localitate depe teritoriul acestor State, localitate care, printr'o ficțiuni juridică, era socotită ca port de înregistrare al vaselor.

Consecința regulei competenței exclusive a Statului asupra vaselor sub pavilion național, în materie de acte coercitive în largul mării, este *ceremonialul maritim,* care astăzi este o regulă de politeță pe mare, iar în trecut era un mod de afirmare a superiorității navale a unor State.

---

[1]) Ne vom ocupa într'un articol viitor despre marea teritorială în legislația și practica românească.

Trecem peste conflictele sângeroase care au luat naştere în decursul istoriei din ceremonialul maritim şi amintim numai că el se execută pe bază de *reciprocitate.*

Navele de război nu au, în largul mării, faţă de navele particulare sub pavilion străin, alte puteri decât acelea de a „recunoaşte“ naţionalitatea lor, fără a putea proceda la vreo „anchetă asupra naţionalităţii şi pavilionului“, prin examinarea hârtiilor de bord. La aceasta se reduc puterile de *poliţie generală* care aparţin navelor de război în largul mării, în raporturile internaţionale. Puterile de *poliţie specială* pot fi exercitate de navele de război asupra navelor particulare sub pavilion străin, numai pe baza unor convenţii internaţionale şi numai între părţile contractante (pescuit, cabluri, submarine, etc).

2. *Libertatea de navigaţie prin abolirea pirateriei.*

Pirateria era o expediţie armată întreprinsă pe mare fără autorizaţia Statului şi folosindu-se de violenţă pentru a obţine un câştig *(Perels,* pag. 136, citat la bibliografie). Ea a fost timp îndelungat o primejdie serioasă pentru navigaţie.

Doctrinarii de drept internaţional maritim au socotit pirateria ca o excepţie dela competinţa exclusivă a Statului asupra navelor sub pavilion naţional, în largul mării. Vasul pirat, prin acţiunea lui, se „desnaţionalizează“ şi pierde, astfel, dreptul de protecţie al pavilionului. Deaceea, interesul siguranţei navigaţiei şi al legitimei apărări a tuturor Statelor a creat regula că orice navă poate distruge sau captura un vas pirat şi că orice Stat poate să-l judece aplicându-i legea sa penală naţională.

3. *Abolirea comerţului cu negri,* consecinţă firească a proclamării principiilor de libertate omenească în lume la începutul secolului trecut. Comerţul cu sclavi negri era o ocupaţiune aducătoare de mari câştiguri. La 1806 parlamentul britanic declară ilicit acest comerţ asimilându-l cu pirateria şi aplicându-i, deci, toate dispoziţiile legale şi de poliţie ale pirateriei. La Congresul dela Viena (1815) s'a redactat o declaraţie de principiu prin care se condamna comerţul cu negri. La 1841 se încheie cea dintâi convenţie cu caracter general care şi ea asimila comerţul cu negri cu pirateria. Convenţia prevedea dreptul de vizită reciprocă a navelor aparţinând părţilor contractante asupra navelor care erau bănuite că se ocupă cu acest fel de comerţ. In sfârşit actul general dela Bruxelles din 1890 conţine dispoziţii generale cu scopul de a aboli definitiv comerţul cu negri pe orice mare a globului.

4. *Siguranţa şi poliţia generală a navigaţiei* în largul mării isvorăsc dintr'o serie de convenţii cu caracter general adoptate de majoritatea Statelor.

Pentru a evita ciocnirea vaselor în larg a fost nevoie de regule uniforme privitoare la luminatul vapoarelor. Regulile acestea, spre deosebire de altele, sunt regule internaţionale. In această materie s'a adoptat de majoritatea Statelor, *regulamentul britanic pentru evitarea abordagiilor,* prin întroducerea prevederilor lui în legislaţiile interne.

La 1855 a fost elaborat în Anglia *codul internaţional de semnale,* care a fost adoptat într'o conferinţă internaţională, la Londra, în 1879, şi a primit, apoi, modificări succesive, la 1926 şi la 1927, în conferinţa internaţională radio-telegrafică dela Washington.

La 1910 s'au încheiat la Bruxelles două convenţii, una *privitoare la abordaj* şi alta *privitoare la asistenţă şi salvare în larg* în caz de primejdie. Pe lângă prevederile cu un adânc substrat umanitar, aceste convenţii au regule privitoare la conflictele de legi care isvorăsc mai ales de pe urma abordajului în largul mării.

Pentru *salvarea vieţii omeneşti pe mare* s'a încheiat o convenţie la Londra la 1929, cu dispoziţii foarte importante privind obligativitatea construcţiei unor instrumente speciale ce servesc la salvarea oamenilor în caz de primejdie (bărci de salvare, etc.).

Tot pentru siguranţa navigaţiei s'au construit faruri pe toate coastele mărilor spre a folosi la orientarea vapoarelor în timpul nopţii; unele din aceste faruri au fost construite prin sforţările şi contribuţiile comune ale mai multor State (cum e farul *Spartel* de lângă Tanger).

5. *Poliţia specială* a largului mării priveşte *reglementarea libertăţii de aşezare a cablurilor submarine şi reglementarea pescuitului.* Dela instalarea primelor cabluri submarine pe la jumătatea secolului trecut, s'a pus problema protecţiei juridice a acestor mijloace noui de comunicaţie. După mai multe încercări de legiferare internaţională, s'a încheiat o *convenţie la Paris la 1884* pentru protecţia cablurilor submarine. Convenţia se aplică tuturor cablurilor instalate de State sau de particulari şi are dispoziţii amănunţite privitoare la pedepsirea infracţiunilor de deteriorare a cablurilor şi la jurisdicţiile competente.

In privinţa *pescuitului,* principiul care rezultă din doctrina libertăţii mărilor este acela al libertăţii pescuitului în larg, pentru orice supus, indiferent de naţionalitate.

In consecinţă, oricine pescueşte în largul mării e ţinut să se supună regulilor Statului sub a cărui pavilion este. Se întâmplă însă că în acelaş loc pescuesc indivizi de naţionalităţi diferite; de aici se nasc conflicte şi, deci, s'a născut şi nevoia de reglementare a pescuitului.

In această materie nu există convenţii cu caracter general, ci numai unele convenţii aplicabile unor anumite mări. Cea mai de seamă este *Convenţia dela 1882 privitoare la poliţia pescuitului în marea Nordului,* ale cărei prevederi au intrat şi în alte convenţii încheiate ulterior. Convenţia stabileşte regule privitoare la: semnele exterioare ale navelor de pescuit, documentele justificatoare ale naţionalităţii navei, instrumentele de pescuit autorizate sau interzise, precauţiunile pentru evitarea conflictelor între pescari, interzicerea de a tăia plasa de pescuit a unui vas strein, interzicerea de a purta pe bord instrumente a căror destinaţie ar fi distrugerea sau tăierea plaselor.

6. După cum largul mării este liber, tot astfel şi *spaţiul atmosferic de deasupra lui este liber.* Convenţia pentru navigaţia aeriană (C. I. N. A.) încheiată la Paris la 1919 spune că suveranitatea Statului se exercită asupra spaţiului atmosferic de deasupra teritoriului şi de deasupra mării teritoriale; largul mării deci nu aparţine vreunei suveranităţi, este un *res nullius.*

Subscriţi la bonuri pentru înzestrarea armatei

Dispoziţiile Convenţiei dela Paris care privesc siguranţa navigaţiei aeriene, trebuesc fără îndoială, aplicate şi spaţiului atmosferic de deasupra largului mării — cu toate că Convenţia n'are nicio prevedere în acest sens.

* * *

Acestea sunt aspectele juridice principale ale problemei libertăţii mărilor în timp de pace. Libertatea mărilor este una din cele mai importante probleme atât pentru dreptul modern al ginţilor, dar mai ales pentru viaţa popoarelor. Respiraţia maritimă a unui Stat este asemănătoare cu respiraţia unei fiinţe vii. Deaceea noi Românii trebuie să fim cu toţii pătrunşi de acest adevăr, căci ieşirea la mare este pentru noi un adevărat „spaţiu vital“ al nostru, — ca să întrebuinţăm un termen atât de la modă astăzi — după cum Dunărea este artera noastră vitală. Istoria noastră naţională ne arată că oridecâte ori căile maritime erau închise pentru noi, de atâtea ori un adevărat întunerec se lăsa asupra vieţii poporului român. Astăzi, cu cât apele mării sunt şi vor fi mai libere şi deschise, cu atât civilizaţia şi cultura noastră vor fi în necontenit progres.

DIMITRIE GHERASIM

BIBLIOGRAFIE. — Pentru cetitorii care ar dori să cerceteze această foarte însemnată problemă adaug câteva recomandări bibliografice:

Böthlingk, *Die Völker und das Meer im Laufe der Jahrtausende*, Berlin, 1915; Bourquin, Maurice, *L'organisation internationale des voies des communications*, în: Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye, 1924, vol. IV; Daşcovici N., *Marea Noastră sau regimul strâmtorilor*, Iaşi, 1937; Idem, *Dreptul comunicaţiilor internaţionale*, în Almanahul „Argus“ 1931; Idem, *Libertatea navigaţiei în Mediterana şi interesele noastre naţionale*, Iaşi, 1938; Dupuis, Charles, *Liberté des voies de communications* (Recueil-Haga, 1924, vol I); Idem, *La liberté des mers*, în: Journal de Droit International Clunet, 1919; C-dor Fundăţeanu Preda, *Libertatea mărilor şi prizele maritime*, Bucureşti, 1935; Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer*, vol. I, *La haute mer*, Paris, 1932; Grisson Philippe, *La liberté des mers et la rivalité anglo-americaine*, Paris, 1930; Laun Rudolf, *Die Internationalisierung der Meerengen und* Kanäle, Haga, 1918; Perels, *Manuel de Droit maritime international;* Smesters Constant et Winkelmolen Gustave, *Droit maritime et droit fluvial*, 3 vol., Bruxelles, 1929; Stier Somlo, *Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht*, Leipzig, 1917; de Visscher, Charles, *Le Droit international des communications*, Gand, 1923.

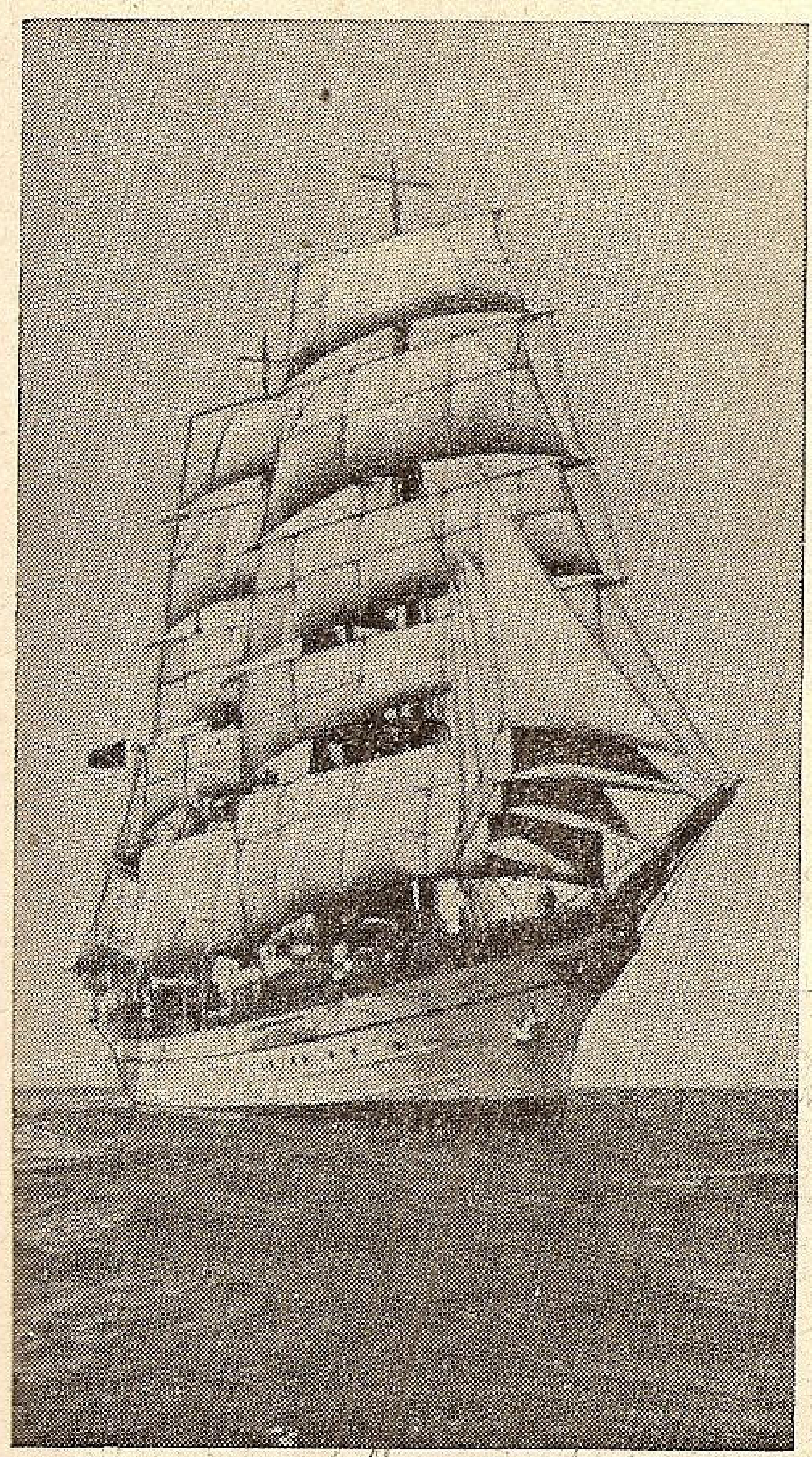
„TUDOR“
S. A. R. PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI
FABRICA ŞI BIROUL CENTRAL:
BUCUREŞTI III, CALEA DOROBANŢILOR, 103-105
TELEFON: 2-18/35 ◆ Adresa telegrafică: «FABRICATUDOR»

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE ACUMULATORI STAŢIONĂRI pentru: uzine electrice şi substaţiuni (acoperirea vârfului) tramvaie electrice (tamponare) fabrici, bănci, hoteluri, cinematografe, magazine de mărfuri (baterii de racordare) baterii cu grupuri eterogene pentru case particulare, etc., staţiuni telegrafice şi telefonice. — ACUMULATORI DE TRACŢIUNE pentru: locomotive de manevră, locomotive de mină, automotoare de căi ferate, automobile electrice, cărucioare electrice, bărci electrice, etc. ACUMULATORI «VARTA» pentru: luminatul şi pornirea vehiculelor cu motoare termice (automotoare, automobile avioane) adiofonie, telefonie, telegrafie laboratorii lămpi de mână, etc.

La cerere: studii, proiecte şi oferte fără plată prin ingineri specialişti ai Societăţii

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea"

(8)



Nava școală „Mircea"

> **„Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor"**
>
> **Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.**

31 Iulie.

Sfârșit de lună și capătul cel mai de vest al călătoriei lui „Mircea".

Lumina farului dela Almina săgetează orizontul mării.

Bezna nopții este luminată din când în când de apariția lunii.

Dinspre coloanele lui Hercule începe să sufle un vânt care se întărește mereu. Derivarea lui „Mircea" către strâmtoare se schimbă spre Nord.

O dreaptă de înălțime la Jupiter și un relevment la farul Almina dau punctul navei. Din locul inițial de stopare până în momentul determinării punctului cu Jupiter, „Mircea" a fost derivat cu 35 Mile; adică cu aproape 2 noduri.

Vântul dinspre Vest împrăștie norii cerului și frământă apa mării.

Pe bolta cerească senin, pe întinsul apei răscoliri de valuri și facționarii Navei Școală „Mircea" își strigă cadențat „consemnele și răspunsurile". In melodia lor este o notă de entuziasm, fiindcă orizontul este clar și se văd până departe locurile prin cari vor fi purtați de nava lor, cum de 2400 ani au tot fost purtați marinarii veacurilor și neamurilor.

Forța vântului tot crește și la 5 h este 6. Faptul de ziuă se profilează pe munții din jurul Gibraltarului. Pe măsură ce zorile dimineții își anunță lumina dinspre răsărit, paloarea farului dela Almina crește și la 5 h 30 m nu se mai vede de loc.

Se fac pregătiri de sosire.

Motorul este gata și la 5 h 58 m se pune mașina pe drum în Da = 290° și apoi în Da = 285°.

Pe măsură ce ne apropiem de Gibraltar se vine în drum Da=283°. Da = 281° și la 7 h 50 m se ia Da=280°. Viteza navei este mărită dela 120 rotații la 170 rotații. Vântul bate contrariu drumului navei și are forța 5. Din acest motiv înaintarea spre strâmtoare este mult redusă față de cea corespunzătoare celor 170 rotații.

Prin relevmente la Sierra Bermeja și la Sierra Bulones se determină punctul navei la 8 h.

Suntem încă departe de marea stâncă pe care Amiralul Rooke a dat-o în stăpânirea Englejilor din anul 1704.

La 19 h 18 m se schimbă drumul și se ia Da = 265°. Elevii sunt adunați pe punte la centru și li se ține o conferință.

Marea stâncă se profilează din aproape mai în aproape, străjuind intrarea din ocean în Mediterana.

La 11 se vine din nou în Da = 290° și peste 15 minute se trece la travers tribord de Capul Great Europa.

Când ceasul este 11 h 26 m gornistul sună: „posturile de sosire" și începe intrarea spre interiorul băii Gibraltarului și Algesirasului. Din acest moment se face navigație în drumuri practice, se lasă scara și se iau măsuri pentru a putea să se urce la bord pilotul și ofițerul de complimentare.

La 11 h 40 m pilotul se urcă la bord.

Intrăm în port la 11 h 51 m și peste câteva minute suntem legați la geamandură. O șalupă a Marinei Regale britanice acostează la scară și la 12 h 05 se urcă la bord ofițerul trimis în complimentare.

Deacum suntem staționari în portul militar englez al punctului întărit Gibraltarul.

Staționarea în Gibraltar.

In după masa zilei de sosire — 31 Iulie — încep vizitele protocolare. Sunt însă fapte diverse, cari nu trebuesc să scape. Nava deabia legată de geamandură și o șalupă cu un civil s'a apropiat și acostat la tribord. El se urcă la bord, radios, cu un pachet în mână: sunt scrisori. Fiecare se întreabă dacă are vești din țară, dar nu s'a dat încă „liber dela posturile de sosire" și frontul se păstrează. Când trompetul sună liber fiecare, cu o întrebare din ochi, își cere epistola. Sunt puține și puțini acei cari au răspunsul!

Speranța unor vești de acasă și dorul de cei lăsați, se frânge într'o nouă speranță pentru alt port.

Cu primul civil venit la bord, s'a deschis drumul altora. Sunt furnizorii de diferite feluri.

Printre ei se strecoară la bord și consulul României, în mare ținută.

La 14 h 25 m Comandantul navei se ambarcă în șalupă.

Garda a dat onorul și acesta este cel dintâi semn că au început vizitele.

Prima făcută este la Amiralul Comandant din Gibraltar. Ea se termină repede și Comandantul navei revine la bord la 14 h 50 m.

Exact după 10 minute vizita este întoarsă prin venirea la bordul lui „Mircea" a Domnului Amiral Wodehouse în persoană. Se întreține cu Comandantul navei, timp de 20 minute și la 15 h 20 m șalupa cu pavilionul englez se desprinde dela scara lui „Mircea" cu Amiralul Comandant la bord.

Protocolul zilei de 31 Iulie s'a terminat.

La 15 h 38 m se dau permisionerii la oraș și bordul de serviciu execută exerciții de bărci și șalupe.

1 August.

In dimineața zilei de 1 August, Comandantul navei face vizită Generalului Guvernator al Gibraltarului. Vizita este întoarsă prin aghiotantul personal al Generalului.

Ca o atenție deosebită pentru Nava Școală „Mircea" Comandantul Navei, cu trei ofițeri, sunt invitați la dejun de către Domnul Amiral Wodehouse.

In după masa zilei „Mircea" este vizitat de un grup de ofițeri din Marina Regală Britanică cu familiile lor. Bordul liber dă permisioneri la oraș.

Cu vizita Englejilor se termină programul staționării navei în portul militar al Gibraltarului.

Zilele puține ale acestui program au fost totuși suficiente pentru a se constata odată în plus curtoazia proverbială a Englejilor.

De acum alte porturi, pentru a se vedea alte obiceiuri.

Instrucția.

I. — In Mare.

Dela Palma la Gibraltar nava a rămas în mare cinci zile. In acest răstimp s'au executat în general 26 ore de instrucție teoretico-practică, fără a se mai socoti orele de pură practică în timpul serviciului de zi și de noapte și în timpul când s'a dat la diferite posturi — în special „la posturile de manevrarea velelor".

Dacă la cele 26 ore socotim numai orele serviciului executat pe borduri și grupe de serviciu, cu o repartiție de minimum 8 ore la două zile, adică cel puțin 20 ore în cinci zile, atunci avem pentru fiecare elev 46 ore de activitate în plină mare, în afara diferitelor posturi și lucrărilor executate de fiecare în timpul liber.

In staționare și Port.

Pe parcursul Palma-Gibraltar, nava a rămas în derivă de două ori și cu această ocazie s'au executat exerciții de „lăsarea bărcilor la apă", urmate de exercițiile de rame și ținerea cârmei.

Aceste ședințe au format și ele un total de cel puțin trei ore pentru fiecare elev.

Activitatea celor cinci zile din timpul etapei a IV a călătoriei a îndreptățit ca în portul Gibraltar echipajul să fie lăsat în cele două zile, pentru complectarea caetelor și tuturor lucrărilor personale și pentru lucrările navei, iar după masă s'au dat permisioneri la oraș din bordul liber.

In ce privește cele trei ore de conferință, două au fost dedicate portului Toulon și expunerea ce s'a făcut în aceste două ședințe de câte o oră se anexează în extenso la această dare de seamă.

A treia ședință a fost asupra bătăliei navale dela Minorca din 20 Mai 1756.

In rezumat, s'a arătat care era situația internațională din acel timp, care erau posibilitățile flotelor franceză și engleză și ce prezentau pentru Mediterana, Balearele și celelalte insule ale occidentalului său bazin.

Cu această introducere s'a trecut la așa zisa bătălie navală și s'a arătat cum au strălucit prin lipsă de inițiativă cei doi Amirali Comandanți-șefi: La Gallissoniére și Byng.

Rezultatul acestei acțiuni combinate, dusă cu timiditate de cei doi adversari, a fost ocuparea și stăpânirea Minorcei de către francezi, prin căderea totală în mâinile lor a Port-Mahonului și a fortului Saint-Philippe.

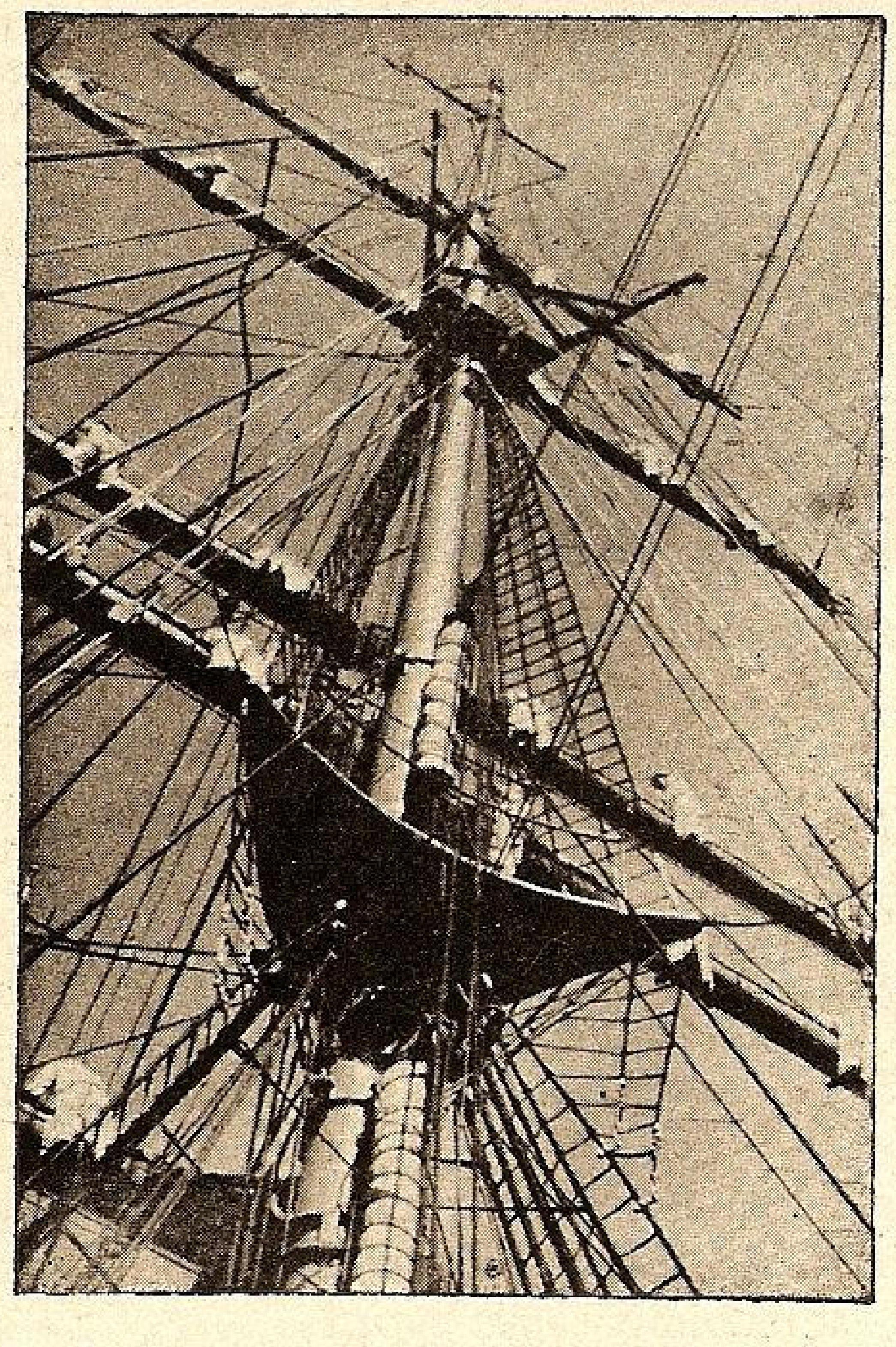
Flota engleză, cu slabe avarii, a înregistrat cu această ocazie o înfrângere ceva mai dureroasă ca cea dela 1744 și Amiralul-șef Byng a plătit cu capul lipsa sa totală de inițiativă și respectarea rigidă a „liniei de șir" a Ducelui de York.

Concluzii.

Etapa a IV a călătoriei lui „Mircea" a fost foarte bogată în fapte cari vor constitui frumoase lecții pentru cei ce își fac ucenicia de marinari.

Vântul nu a suflat cu dărnicie, dar s'au făcut eforturi pentru a merge cu velele întinse.

Din atari eforturi s'a ajuns să se obțină din totalul de 516 mile parcurse dela Palma la Gibraltar cifra de 218 mile navigație cu pânze. Aceasta înseamnă un procent de 42% cu vele. Timpul cât nava a navigat a fost de 92 ore și 45 m.



Pe Vergi!

Din acestea s'au făcut 43 ore și 40 minute cu vele; adică un procent de 47% cu pânzele întinse.

Media de viteză a navei a fost 5,6 noduri. Din comparația procentelor, această medie se repartizează la 5 noduri cu vele și 6 noduri cu motorul.

Locurile prin cari nava a trecut sunt tocmai din acelea cari amintesc vremuri de glorie ale navigației cu pânze, fiindcă prin aceste meleaguri au trecut marii navigatori ai timpurilor uitate.

Cu un suflu de entuziasm și cu îndemnurile ce nu lipsesc o clipă, elevii Navei Școală „Mircea" au datoria să fie mai mult decât înaintașii lor.

Increderea într'un viitor mai plin de înfăptuiri pare a nu lipsi. (va urma)

Comandantul Navei-Școală „Mircea"

COMANDOR AUGUST ROMAN

ZIUA MARINEI

(Continurae din pag. 263)

din o pușcă minusculă din lemn, cu care micii marinari dau onorurile. Surpriza aceasta a plăcut foarte mult atât oficialităților cât și vizitatorilor tineri și adulți. După solemnitatea deschiderii a început vizitarea expoziției, explicațiile fiind date de către expozanți. Trebue să accentuăm, că majoritatea fotografiilor a fost adunată din colecții particulare, lucru destul de greu în părțile aceste, unde numai foarte puțini au avut ocazia să vadă marea în realitate. Cu toate acestea toată lumea a fost mulțumită.

Materialul expus se compune astfel :

Liga Navală Română a trimis 57 de fotografii, din cari în lipsă de spațiu am expus numai 38, prezentând vederi din țară, submarine, defilări, etc., subiectul a fost ales în așa fel ca să nu se repete prin diferite colecții. Urmează colecția D-lui profesor *Valer Pușcarui* cu 29 fotografii cu vederi de pe mare, lacuri și râuri din țară, dintre cari au plăcut mai mult fotografiile mari dela Ada Kaleh și Cazane. D-l profesor Precup a expus 34 fotografii prezentând diferite aspecte dela Jamboreea dela Mamaia din 1934. Domnișoara *Eugenia Morariu* prezintă în 15 fotografii vederi excepțional de frumoase din Svedia. D-l *Albin Morariu* prezintă 3 grupuri de fotografii, una imaginează concursurile de înnot dela Olimpiada din Berlin, alta arată diferitele aspecte ale excursiunei cu barca „CLUJ" dela Tulcea la Ecrene timp de o lună și a treia vederi din Egypt cu ocazia unei excursiuni a D-Sale, în total 33 fotografii cu adevărat artistice. D-l *Valer Seredan* expune în 54 fotografii diferite vederi de pe litoralul Mări Adriatice, manevrele vaselor de război, scufundări de cargoboturi, submarine, precum și câteva vederi din China. Tot D-sa a expus și un tablou fotografic al Gărzii Naționale a Marinarilor Români din Pola (Italia), o broșură a istoricului acestei gărzi, 2 clișee reprezentând trecerea pe sub Poarta Aurea din Pola a trupelor italiene și a Gărzii Marinarilor din Pola și o adunare a naționalităților. D-l *Lakatos Carol* în 13 fotografii prezintă farul de pe insula Lagosta, distrus în războiul mondial, dirijabilul „Citta di Ferrara" și alte vederi de pe litoralul Mării Adriatice. Firma *„Fotofilm"* din Cluj expune 20 de fotografii mari reprezentând vederile cele mai frumoase a lacurilor și mării noastre. Firma *Ioanovici* prezintă 6 fotografii artistice din Italia și Germania. Firma *Kovacs* și fiul prezintă 3 fotografii foarte frumoase cu subiect acvatic. D-na *Negru* a depus pentru expunere un album cu vederi din Balcic. D-l *Popa Aurel* a expus 2 foarfeci a unui rac marin de dimensiuni uriașe din Marea Adriatică, precum și 9 scoici frumoase și 10 vederi de pe litoralul Adriei. D-l *Dékany* a expus în 5 cărți planșe, desemne și instrucțiuni pentru învățarea înotului.

Expoziția a fost deschisă timp de 6 zile dela 15-20 August a. c. între orele 10-14 într'un local de prăvălie central oferit gratuit din partea Societății „Sorecani" din Cluj. Seara expoziția era feeric luminată. Pentru a se vedea interesul ce publicul Clujan îl manifestă pentru astfel de expoziții am depus o coală pentru semnăturile vizitatorilor majori bărbați, cărora le-am distribuit broșuri și reviste, din care reese că au fost 530 din categoria aceasta, deci vizitatori total au fost peste 1000.

Atât intrarea cât și distribuirea broșurilor a fost gratuită.

Uriașele picioare—foarfec ale unui rac de mare expus de d. Popa.

Decorurile au fost împrumutate după cum urmează : Un tablou mare a M. S. Regelui dela Uzina Electrică, draperii, embleme și fanioane dela Primăria Cluj, draperii, paravane, pavilioane dela Societatea „Șoimii Carpaților". Curent electric, material de instalație, inscripții etc. din partea Uzinei Electrice date în mod absolut gratuit.

Organizarea tehnică și de aranjament precum și achiziționarea fotografiilor a fost executată cu mare însuflețire și pricepere din partea D-lui *Albin Morariu* cunoscutul sportiv din Cluj.

Partea administrativă a fost deservită de D-l *Valer Seredan,* secretarul filialei din Cluj.

Mulțumim tuturor instituțiunilor publice și particulare, precum și persoanelor cari ne-au stat în ajutor la organizarea acestei expoziții, care a reușit peste așteptările noastre, dar mai ales D-lui ing. Eugen Munteanu, directorul general al Uzinelor Electrice din Cluj, vicepreședintele filialei Cluj, care a intervenit pentru obținerea gratuită a localului, ne-a pus la dispoziție material electric, curent, tablouri precum și personalul necesar la aranjare în mod absolut gratuit.

In concluzie, cu rezultatul acestei expoziții am făcut experiența, că cu toate timpurile grele prin care trecem, publicul clujan are un deosebit interes pentru mare și marină, astfel că organizarea filialei merge pe calea cea mai bună, trebuind însă să se țină permanent treaz acest interes prin diferitele manifestațiuni, ale Ligii Navale Române.

GALAȚI

Tradiția serbărilor zilei de Sf. Maria, când se sărbătorește patronul marinarilor, impune pe lângă pomenirea celor care s'au sacrificat pentru prosperarea marinei românești, și o serbare sportivă nautică, prilej de afirmare a tineretului sportiv ce se dedică preocupărilor nautice românești.

Astfel în după amiaza zilei de Joi 15 August s'a desfășurat în organizarea Flotilei fluviale a Diviziei de Dunăre o foarte reușită serbare nautică, cu caracter pur tehnic ostășesc.

Au luat parte toți ostașii marinari și comandanții lor între cari s'a remarcat prezența d-lor : secretar general al rezidenții Dunării de Jos cu d-na ; ing. Capșa cu d-na, comandor Zlatian Paul, comandantul Flotilei Fluviale, comandor Bardescu N., șeful de stat major al diviziei de Dunăre, lt. comandor Eugeniu Săvulescu, șeful de stat major al Flotilei fluviale și secretar general al FRSN comandor Rețeanu, comandor Borcea, etc.

Programul a fost alcătuit din curse de caiace străjerești, înnot fond, sărituri, puiuri de vedete, bărci marine 4 plus 1 și bărci marine 8 plus 1.

Cursele s'au desfășurat pe Dunăre în fața portului dealungul escadrei de monitoare la ancoră, cari aveau un aspect festiv, marcat prin coloritul viu al pavoazului și culorile sobre ale vapoarelor precum și încurajerile ostașilor de pe monitoare, ce aveau echipe concurente.

Rezultatele obținute au fost interesante. Lupta a fost foarte spectaculoasă, în special cursele de bărci marinărești 8 plus 1 unde s'a distins echipajul monitorului Lahovary.

Juriul compus din comandanții de monitoare a decernat numeroase premii, compuse din cupe, premii în bani și plachete oferite de Federația Română de Sporturi Nautice.

La sfârșitul concursurilor d. comandor Paul Zlatian a ținut marinarilor o înflăcărată cuvântare arătând importanța zilei, și arătând că flota de Dunăre este oricând gata să-și facă datoria. Deasemeni d. comandor Zlatian a adus mulțumurile sale d-lui amiral adjutant N. Păiș, ministrul Aerului și Marinei și președinte al FRSN pentru sprijinul acordat sporturilor nautice.

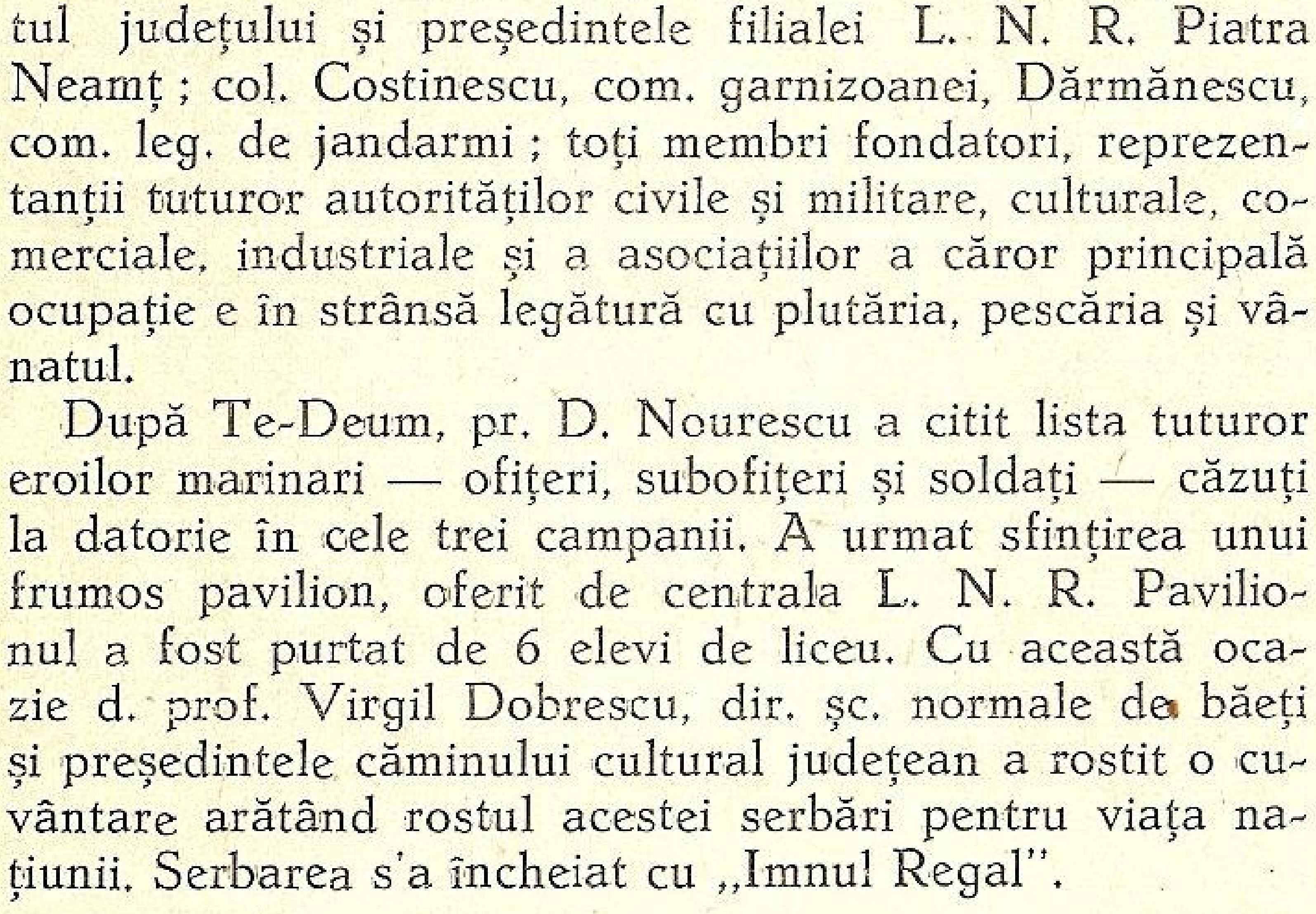
Competițiunile au luat sfârșit în uralele entuziaste ale echipajelor.

PIATRA-NEAMȚ

Ziua Marinei a fost serbată în localitate printr'un Te-Deum, oficiat la catedrala lui Ștefan cel Mare, de protoereul D. Nourescu, răspunsurile fiind date de corul catedralei de sub conducerea maestrului Alberto Cirillo.

La solemnitate au participat d. col. Georgescu, prefectul județului și președintele filialei L. N. R. Piatra Neamț; col. Costinescu, com. garnizoanei, Dărmănescu, com. leg. de jandarmi; toți membri fondatori, reprezentanții tuturor autorităților civile și militare, culturale, comerciale, industriale și a asociațiilor a căror principală ocupație e în strânsă legătură cu plutăria, pescăria și vânatul.

După Te-Deum, pr. D. Nourescu a citit lista tuturor eroilor marinari — ofițeri, subofițeri și soldați — căzuți la datorie în cele trei campanii. A urmat sfințirea unui frumos pavilion, oferit de centrala L. N. R. Pavilionul a fost purtat de 6 elevi de liceu. Cu această ocazie d. prof. Virgil Dobrescu, dir. șc. normale de băeți și președintele căminului cultural județean a rostit o cuvântare arătând rostul acestei serbări pentru viața națiunii. Serbarea s'a încheiat cu „Imnul Regal".



Tet-Deumul oficial la Piatra-Neamț

Membrii filialei Piatra-Neamț la Tet-Deum

Un program mai amplu nu s'a putut desfășura din caza timpului defavorabil, deși în localitate se întocmise un frumos program ce putea fi executat pe apa Bistriței.

Pentru viitor, însă d. prefect și întreg comitetul filialei a fixat un plan de activitate intensă cu serbări, excursii pe Bistrița, cu opriri prin diferite localități unde se vor desfășura serbări cu programe marinărești.

Din Ziarul Universul.

CĂLĂRAȘI

Anul acesta, prima dată în orașul nostru, Ziua Marinei, a fost sărbătorită sub directă conducere și organizare a Filialei LNR Călărași.

Serbarea s'a desfășurat într'un cadru restrâns din cauza marelui doliu ce a cuprins țara, prin pierderea Basarabiei și a Bucovinei de Nord.

La ora 11 a. m. pe platoul în fața Bisericei Catedrale, în prezența D-lui Comandant al Garnizoanei, a D-lui Primar al orașului, a autorităților civile și militare, a ofițerilor din Garnizoană și a marinarilor vaselor aflate în port și în prezența unei Companii de Infanterie și a unui numeros public, s'a oficiat un Serviciu Divin pentru pomenirea marinarilor eroi, morți pentru întregirea neamului și în amintirea cărora întreaga asistență a păstrat un moment de reculegere.

După oficierea Serviciului religios, D-l Lt.-Colonel Kiselevski, membru în comitetul LNR Călărași, a rostit următoarea frumoasă cuvântare, închinată marinarilor eroi și a Ligei Navale, îndemnând tineretul ialomițean să se înscrie în număr cât mai mare în Ligă.

Cuvântarea d-lui Lt.-Colonel Kiselevski

Onorate autorități, prea cinstiți cetățeni, ostași,

Astăzi in tot cuprinsul țării se serbătorește Ziua Marinei fixată in ziua de Sf. Maria de Scumpa și în veci neuitata Noastră Regină Maria.

Astăzi e ziua marinarilor, zi de manifestare a dragostei ce o au toți românii pentru marina și pentru apele românești, zi de scrutare a trecutului marinăresc, când toată suflarea românească și în special iubiții noștrii marinari prăznuesc cu o adâncă religiozitate și pioasă reculegere pe toți marinarii eroi, care au căzut la datorie pentru apărarea apelor românești.

Se cuvine și vă rog, ca în semn de omagiu pentru nepieritoarea memorie a acestor eroi, să păstrăm un minut de reculegere.

In acest an în orașul nostru se sărbătorește pentru *prima oară Ziua Marinei sub auspiciile Filialei Ligii Navale Române sucursala Călărași care a luat ființă în ziua de 4 Iulie 1940.*

Și pentru că Ziua Marinei este strâns legată cu Liga Navală Română, vă rog să-mi îngăduiți ca să abuzez puțin de răbdarea Dvs. și să fac un succint istoris al acestei Ligi și a scopului ei, ca unul ce fac parte din Comitetul Filialei Călărași.

In anul 1927 mai mulți marinari cu suflet și dragoste pentru marină au pus bazele Ligei Navale Române cu scopul de a înmulți iubitorii de mare și sporturi nautice, precum și de a sădi în sufletul marelui public interesul în legătură cu problemele și nevoile marinei noastre militare și comerciale.

Din anul 1933, mai ales Liga Navală Română a desfășurat o activitate rodnică, ajungând din câteva sute de membri și 10 filiale în 1933, la 6000 membri și 40 filiale în anul 1940.

Liga Navală Română are în programul ei crearea unui curent în opinia publică pentru cunoașterea frumuseților și bogățiilor, precum și importanța apelor în general și a Dunărei și Mărei Negre în special.

De aceea mă adresez tineretului din acest județ rugându-l să cunoască ce darnică a fost Providența cu poporul român așezându-l în bazinul Dunărei și până în Marea Neagră.

Ce așezare minunată și câtă bogăție se desprinde dela cel mai mic pârâiaș de munte cu apele lui minerale și până la bătrânul Danubiu cu fauna și flora dela gurile lui, pe care le stăpânim în întregime.

Dar Marea, este plămânul pe unde respiră întreaga Țară și pe unde se scurg pe întregul glob bogățiile solului românesc.

Deaceea grija la Mare și mai ales în clipele de astăzi când se mută cu iuțeala vertiginoasă pietrele de hotare, cum se mută păsările călătoare la schimbarea anotimpului.

Pentru poporul român stăpânirea gurilor Dunării și a acestei porțiuni din Marea Neagră este o chestiune de viață și deci orice jertfe am face pentru întărirea și apărarea lor, nu sunt de prisos.

Luați aminte tinerii Ialomițeni și astăzi când am plecat genunchii în fața memoriei marinarilor eroi, să faceți jurământul solemn de a sădi și cultiva în sufletele voastre dragostea nestrămutată pentru tot ce este marinăresc și atunci abea veți fi în măsură să cunoașteți frumusețea nepătrunsului abis de ape, pe valurile căruia se pierd privirile noastre spre imensitatea orizontului infinit.

Și pentru a încheia cuvântarea mea fac un călduros apel la toți cetățenii orașului Călărași și ai Jud. Ialomița să se înscrie în număr cât mai mare în Liga Navală Română. Secția Călărași, a cărei registre stau deschise în fiecare zi de lucru la secretariatul Ligii, la Căpitănia Portului Călărași.

BRĂILA

S'a oficiat un serviciu divin în catedrala Sf. Nicolae unde a luat parte toate oficialitățile din orașul Brăila, în frunte cu D-l Colonel Rădulescu, Comandantul Garnizoanei și D-l Prefect al Județului Brăila.

După oficierea serviciului divin s'a pomenit eroii marinari căzuți pe câmpul de luptă, în campaniile din 1877-78, 1913 și 1916—1919, după tabelul alăturat.

A luat parte și o Companie din Regt. Geniu Marină și un Plot. de marinari din Grupul Navelor Grănicerilor.

D-l Comandant al Geniului Marinei din Brăila a vorbit trupei despre însemnătatea zilei de 15 August când se serbează „Patronul Marinei".

După aceia D-l Comandor *C. I. Cerna* a ținut o cuvântare în care a spus :

Vremurile grele prin care trecem, nu a mai făcut posibil ca în ziua de astăzi, zi de sărbătorire a patronului Marinei Noastre, să fie ca altă dată o zi de bucurie, ci numai o zi de reculegere în alt loc și cu alte stări sufletești.

Pomenirea eroilor marinei căzuți în războiul cel mare, care se făcea de obicei în un mediu marinăresc, ne obligă din cauza împrejurărilor s'o facem aici în cadrul sfânt al Bisericii noastre apărătoare și alinătoare de totdeauna a neamului românesc.

Aflându-ne aici, pare că am fi mai aproape de Sfânta noastră Fecioară Maria, Patroana și Salvatorea Marinarilor, al cărui hram îl prăznuim astăzi și către care îndreptăm gândurile și speranțele noastre făcându-I rugi fierbinți de întărire și liniștirea sufletelor noastre greu încercate.

Fie ca harul și mila Sfintei Fecioare să se îndrepte către noi Românii, pentru a ne da puterea să trecem și aceste timpuri și strânși uniți să ne putem prezenta ca un tot viguros și indivizibil.

Liga Navală Română, conștientă de rolul ce-i incumbă de a ține vie în sufletul tuturor flacăra iubirii de mare și marină și de a răspândi și întări spiritul marinăresc, în special în masa tineretului nostru, nu putea să nu profite de această măreață zi a marinei, fără a aduce un pios omagiu eroilor săi, căzuți la datorie, ofițeri, maeștrii, subofițeri și marinari către cari se îndreaptă gândul nostru cel mai respectuos și în memoria cărora avem datoria să păstrăm un moment de reculegere.

Fie-mi permis cu această ocazie să mai arăt și părerea unuia din foștii noștrii Comandanți ai Marinei Amiralul Koslinschi, la împlinirea a 40 ani de domnie a Regelui Carol I-iu când ofițerii din Marină au oferit marelui Rege un dar simbolic reprezentând un far, spunând între altele:

„Providența ne-a așezat la gurile marelui fluviu Dunărea.

„In valea acestei ape s'au deslănțuit atâtea vitejii, s'au ciocnit și s'au frământat multe și felurite neamuri omenești.

„Nu găsim pagină din trecutul nostru, în care să nu întâlnim numele acesteia care ne scaldă Țara, care ne-a ocrotit și ne dă viață.

„Destinele României au fost pururea legate de ale Dunărei, martora vitejiei voevozilor români și a trăiniciei neamului nostru. De aceia ofițerii din marină se simt mândrii de înalta misiune ce M. Voastră le-ați încredințat, dându-le în pază țărmurile pământului strămoșesc.

„Timpurile de grea cumpănă ne-au ținut departe de mare și căile ei bogate. Amar de vreme a trecut până ce un mare domnitor român a câștigat prin puterea armelor neatârnarea și stăpânirea mării, cea de mult pierdută de noi.

„Ați dat României marea și ați trimis pe fii acestei țări să se îndrumeze pe căile cele fără sfârșit, ca să facă cunoscute în largul lumii culorile steagului nostru și numele de român.

„A fost dat Domniei Majestății Voastre, ca să vă întemeiați în țară o nouă ramură de activitate românească și care propășind din zi în zi, duce astăzi peste mări și țări în răsărit, și apus, sub tricolorul românesc, rodul pământului țării noastre".

Dacă am evocat cele de mai sus cari reprezintă ideile înaintașilor noștrii din marină, a fost ca să arătăm mai *întâi importanța Dunării noastre și să facem și o comparație între începuturile modeste ale marinei noastre de război și comerț cu marina actuală.*

HÂRȘOVA

In conformitate cu dispozițiunile ordinului circular Nr. 10393/1940 al Direcțiunei Marinei Comerciale, avându-se în vedere și evenimentele în curs, cum și faptul că portul Hârșova este zonă militară, s'a dat serbării un caracter marinăresc în cadrul situației locale.

D-l Maior Ștefănescu Mihail, comandantul Batalionului 1 Pont. Fluvii, din Regimentul Geniul Marinei, și Comandant al Garnizoanei, animat de sentimente și dragoste marinărească, a făcut tot posibilul spre a se da serbării caracterul și amploarea cuvenită, dându-ne tot concursul.

In frunte cu D-l Maior Ștefănescu Mihail, ca președinte, s'a format un comitet compus din subsemnatul, D-l Prim Pretor Iulian Andreescu, D-l Primar al Orașului Romulus Dutescu, D-l Șef al Vămii I. R. Alexandrescu și D-l Șef al Poliției, Gheorghe Secară, care comitet a stabilit programul serbărilor.

Avându-se în vedere criza financiară, s'a adus la cunoștința publică, că serbarea are un caracter strict marinăresc și că intrarea atât la festivitățile din port, cât și la serbarea artistică culturală, ce a avut loc în sala D-lui Stelian Ștefănescu în după amiaza zilei de 15 August, este absolut benevolă.

Pentru reușita serbării, avându-se în vedere premiile concurenților și cheltuelile, din inițiativa D-lui Prim Pretor Iulian Andreescu, s'a colectat suma de lei 1650, bani personal depuși de membrii comitetului numit mai sus.

Sfințirea apei și a ancorei de flori s'a făcut la biserica din localitate, odată cu sfânta slujbă oficiată de preotul Ceorbru Ion, după care întreaga asistență, la ora 10 30 a pornit în port, în frunte cu armata (compania de onoare), unde în continuare s'a oficiat serviciul divin cu pomenirea eroilor marinari.

D-l Lt. Sacerdoțeanu Gh., delegat de D-l Maior Ștefănescu Mihail, a ținut o frumoasă cuvântare, în care a vorbit despre însemnătatea zilei, caracterul marinăresc al serbării, cum și simbolul cu privire la ancora de flori în pomenirea eroilor marinari.

La încheierea cuvântării, în uralele ostașilor, binecuvântarea preotului, fluerele sirenelor vaselor din port și în bubuitul exploziei unei dinamite, marinarii din marina regală și comercială, au lansat în mijlocul Dunării în fața asistenței, ancora de flori.

Serbarea nautică

1) Concursul de înot fond 3000 metri.

Au luat parte 15 candidați, localnici și din marina comercială.

Premiul I, fixat la suma de 300 lei, a fost câștigat de concurentul *Vasile Stoica,* din Hârșova, care a parcurs distanța în 25 minute și 30 secunde.

Premiul II, fixat la suma de 200 lei, a fost câștigat de concurentul Chivu Ion, din Hârșova, care a parcurs distanța în 28 minute.

Premiul III, fixat la suma de 100 lei, a fost câștigat de concurentul Tudor Sârbu, din Hârșova, care a parcurs distanța în 29 minute și 17 secunde.

2) Sărituri cu acrobație, înălțime 5 metri.

Premiul I, fixat la suma de 100 lei a fost câștigat de concurentul Gheorghe Petria, fiu de marinar.

Premiul II, fixat la suma de 50 lei, a fost câștigat de concurentul Marin Ștefănescu, cârmaci.

3) Prinderea a patru rațe, care a avut un succes foarte distractiv.

4) Scondrul cu pavilion, premiul 100 lei, a fost câștigat de Ismail Asan, din Hârșova.

5) Impărțirea premiilor când a luat sfârșit serbarea.

6) După amiază la ora 18, serbarea culturală s'a executat după programul următor în salonul d-lui *Stelian Ștefănescu :*

I. Spre portul madonelor cu chipul de ceară, (versuri de D-l Șerbănescu, ofițer de port ; recitări Gherasimat Gh).

II. Găscănescu (comedie într'un act).

Distribuția :

Găscănescu	Nicu Dumitrescu
Chelnerul	A. Porumbescu Pollo
Marinescu	G. Similaru
Compozitorul	A. Porumbescu Pollo
Suflerul	I. Baban
Criminalul	I. Georgescu
Dansatoarea	I. Similaru
Nebunul	I. Mocofan

III. Solo vocal, executat de Gh. Gălățeanu, stud. an. IV. Cons.

IV. Trei vagabonzi (comedie bufă).

Distribuția :

Gică	Nicu Dumitrescu
Costică	Ioan Baban
Celbosu	A. Porumbescu-Pollo
Văduva	G. Similaru

V. Solo de mandolină și chitară I. Niculescu.

VI. Solo vocală Gh. Gălățeanu (cantonete napolitane)

VII. Entreși repezi comice (somnabula).

Distribuția :

Pollo	A. Porumbescu
Niculinii	Nicu Dumitrescu
Somnabula	G. Similaru

VIII. Imnul Regal (executat de orchestră).

In ce privește colecta cocardelor, cheltuelile efectuate și situația bănească, se anexează alăturatului proces-verbal semnat de comitetul serbării, din care rezultă beneficiul net de lei 1430, care s'a înaintat cu mandat poștal, recipisa Nr. 374, Onor L. N. R. Suma s'a vărsat la fondul ajutorărei refugiaților basarabeni și bucovineni.

BEREZENI

In conformitate cu ordinul Ligei Navale Române Nr. 1588/940, în ziua de 14 August anul 1940, am emis convocarea Nr. 8 însoțită de apelul Filialei către membrii Filialei ,către garnizoana locală, către comandanții P. P. și străjerești și către întreaga populație din comună .

In ziua de 15 August la orele 10 conducătorii Filialei, toate autoritățile comunale, Premilitarii, un pluton de soldați dela garnizoana locală sub comanda unui domn ofițer și mulți gospodari din sat, ne-am adunat la biserica comunei unde Sf. lor Preoți *M. Pascal* și *I. Balauca* au săvârșit serviciul religios pomenind pe toți eroii marinari căzuți pentru patrie în campaniile din 1877—78, 1913 și 1916—1919.

După săvârșirea serviciului religios a luat cuvântul domnul *Ioan Drăguț,* notarul comunei și secretarul Filialei, care a enumărat etapele de eroism ale marinarilor Români și jertfele făcute în luptele cu Turcii la 1877-78 alături de flota rusă, cele din 1913 și cele mai mari jertfe marinărești din anul 1916—1918.

Scoate apoi în relief situația Marinei noastre din trecut și prezent și ce trebue să facem pentru Marină în viitor, pentru ca să ridicăm puterea Marinei la nivelul marinelor țărilor ce ne înconjoară, căci numai cu o flotă puternică țara se va ridica economicește și moralicește în fața și a poporului și a străinătății.

Vorbitorul cere munca tuturor și atenție deosebită pentru Marina Țării ca Tricolorul Românesc să ajungă cât mai departe peste mări și țări, spre mândria României și a Românilor.

Incheie strigând : să trăiască M. S. Regele, Trăiască Marina Regală Română. După masă la orele 14 a avut loc la garda din marginea comunei un concurs de înnot luând premiul I premilitaul Popescu Ioan, premiul II premilitarul Botica Ștefan și III Popescu Grigore.

La fel a fost organizat și un concurs de alergări unde s'au înscris 20 de premilitari și 10 străjeri, căruia li s'au împărțit ca premii broșuri de propagandă trimise de Liga Navală Română și revista Marea Noastră.

La orele 19 serbarea a luat sfârșit întro' bună dispoziție a tuturor.

PUCIOASA

Ziua Marinei a fost sărbătorită la biserica parohiei Pucioasa printr'un serviciu religios oficiat de preoții C. *Cercel* și *Alexe Livinschi* refugiat din Basarabia și repartizat la această parohie în prezența multor credincioși din localitate și a foarte mulți vizitatori, veniți pentru cură în această stațiune balneară.

Intr'o atmosferă de pioasă reculegere sufletească, accentuată și prin răspunsurile admirabil date de corul Societăței corale „Cântarea României" din Târgoviște sub conducerea d-lui Director *Rusu*, cucernicii preoți au făcut pomenirea eroilor marinei noastre, iar muzica militară a intonat rugăciunea.

Cu acest prilej, d. primar al orașului, generalul Tănăsescu a ținut o frumoasă cuvântare din care extragem câteva pasagii :

Onorați cetățeni,

Intră în obligațiunile mele de primar al acestui oraș, de a reveni și a repeta făcând un apel călduros tuturor bunilor români intelectuali și de toate breslele, ca să ne unim în gânduri și simțire, pentru a putea să facem față timpurilor grele pe cari le trăim.

— Nu este vreme de boceală și tângueli.

— Nu este vreme de zizanie și trândăvie și nici vreme pentru satisfacerea intereselor egoiste.

— La toate acestea le-a trecut epoca.

Azi suntem datori să ne încordăm mintea, să ne întărim sufletește, să ne oțelim trupul, să fim solidari, să muncim fără preget, murmur sau pretențiuni, să rotim ochii în jurul nostru pentru a ne feri de dușmani și să renunțăm definitiv la orice ne-a separat poate prin căutarea satisfacerei intereselor personale.

— Nu mai avem vreme de pierdut.

— N'avem prieteni, suntem dușmăniți pentrucă Dumnezeu ne-a- dăruit o țară bogată de care ne mândrim : dar suntem și datori s'o apărăm cu prețul vieții noastre.

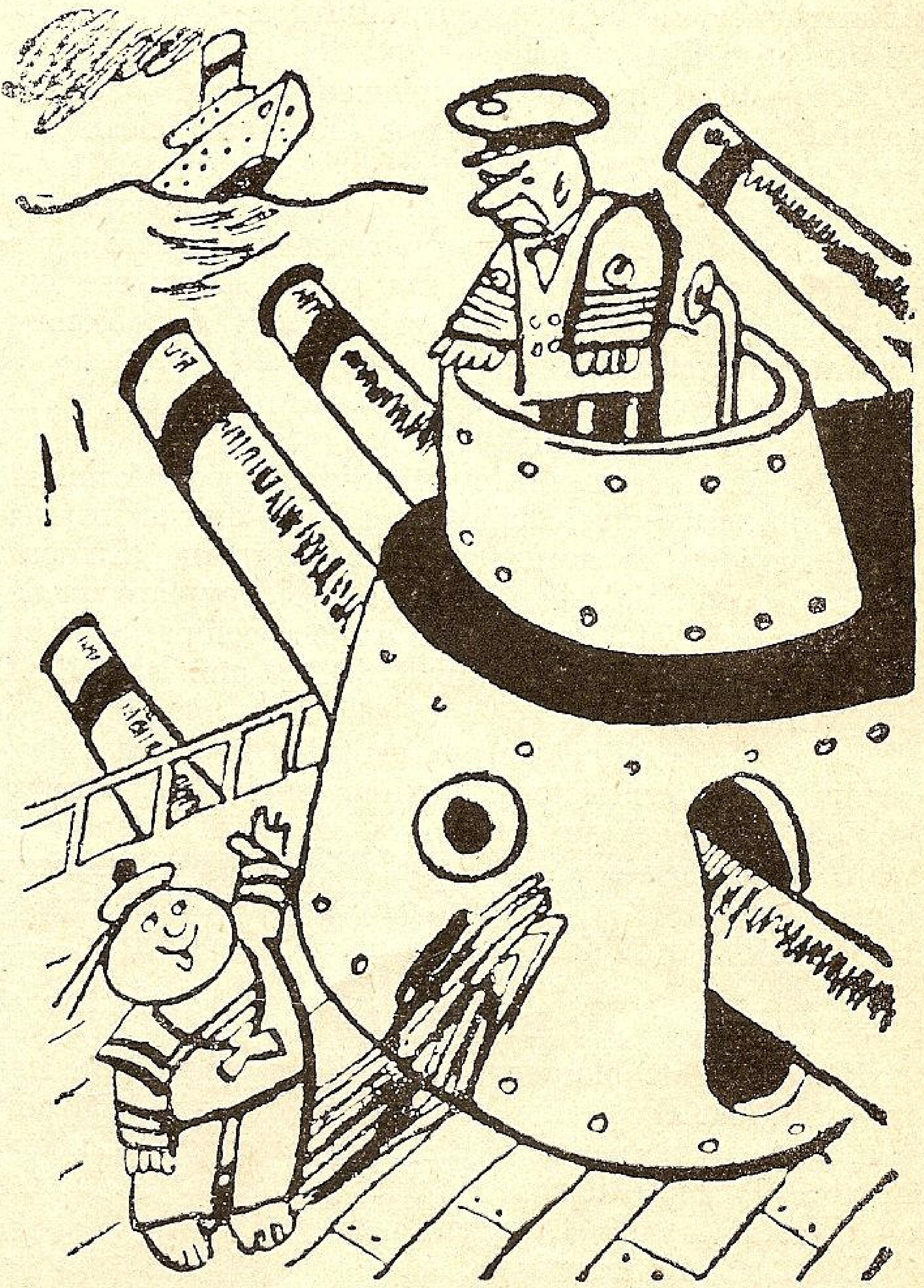
— Nu ne e teamă de dușmănia altora; noi românii cu credință în Dumnezeu, singuri pe dreptate și oțeliți în suferințe, avem marea datorie de a fi solidari, răbdători, înțelegători și dârzi pentru apărarea drepturilor noastre consfințite de istoria neamului și protejate de bunătatea Dumnezeiască.

Inarmați sufletește cu nobile sentimente patriotice, având oștirea noastră dotată modern pentru apărarea patriei, când interesele ei vor cere : călăuziți de politica patriotică și înțelegătoare a guvernului țării.

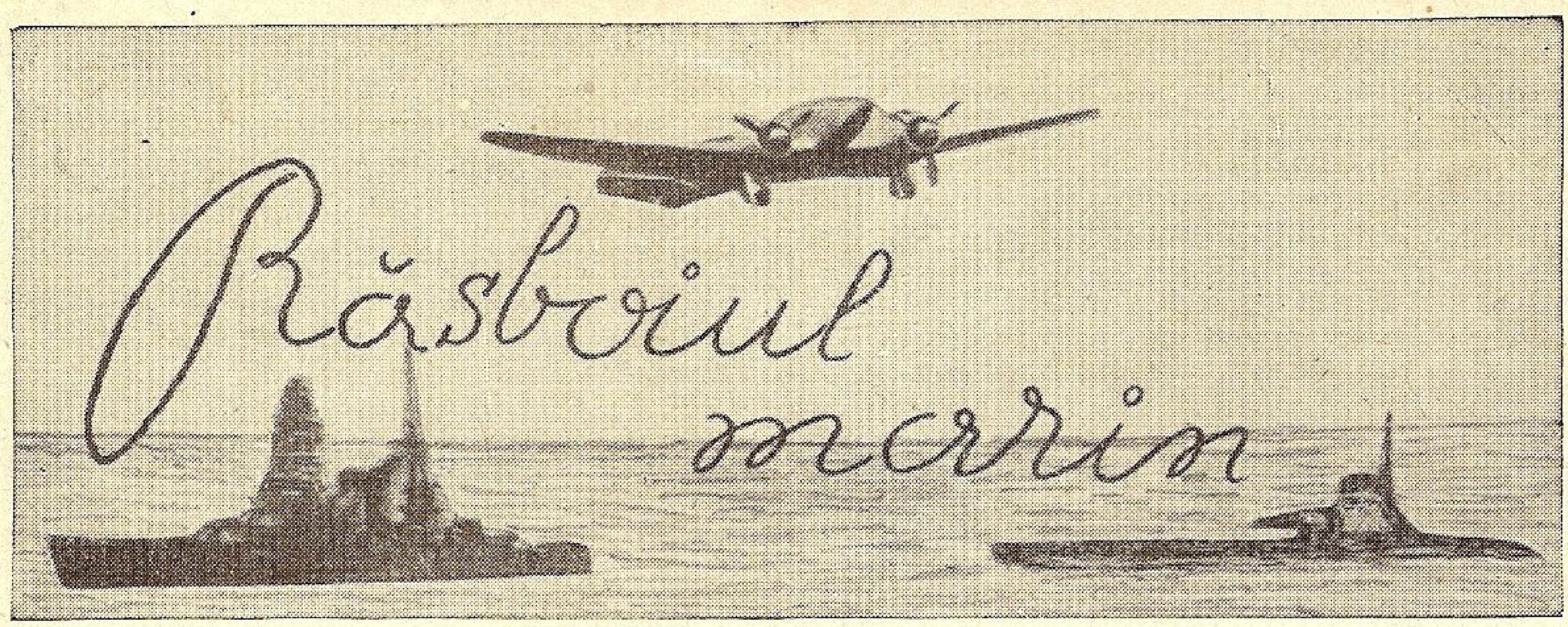
TELEORMAN

Ziua marinei s'a sărbătorit în cele 4 orașe ale acestui județ, cu solemnitatea programului oficial. La orele 11 s'a oficiat serviciul religios, proslăvindu-se memoria eroilor marinei pieriți la datorie pentru țară, după care preotul garnizoanei în orașul de reședință, iar în celelalte orașe preotul respectiv, a arătat însemnătatea acestei zile.

PRETENȚIE!



— Domnule Comandant, lăsați-mă să trag o salvă ! Azi este tocmai ziua nevesti-mi.



CRONICA EVENIMENTELOR
15 Iulie — 15 August

ACȚIUNI NAVALE

Prima acțiune navală de mai mică amploare a fost debarcarea și ocuparea insulei *Ouessant* de către forțele germane. Insula este așezată la colțul cel mai de apus al Bretaniei. Pe ea se află unul din cele mai puternice faruri din lume, pe care aterisează toate vasele ce vin din golful Gasconiei și din America, pentru a se angaja în canalul Mânecii.

O altă acțiune, ceva mai serioasă a avut loc la 19 Iulie: o angajare care a durat 3 ore în apropiere de insula Creta între un grup de crucișetoare ușoare italiene, alcătuit din „Givanni Dalle Bande Nere" și „Bartolomeo Calliani" și crucișetorul englez „Sidney", însoțit de 4 distrugătoare.

Crucișetorul italian „Bartolomeo Calleani" atins la mașini, nu s'a mai putut degaja din luptă, folosind viteza superioară. Incolțit de lovituri, una din ele a pătruns în depozitul de muniții, a căror explozie a provocat scufundarea. Cu tot bombardamentul aerian italian care a urmat, englezii au reușit să salveze dela înnec 245 marinari italieni, printre cari și pe comandantul crucișetorului.

Celălalt crucișetor, deși atins, a reușit să se îndrepte spre bazele sale.

Este cazul să reamintim că „Sidney" poartă numele celebrului crucișetor australian care a distrus în războiul mondial faimosul crucișetor german „Emden", spaima oceanului Indian. Actualul „Sidney" are un deplasament de 7.000 tone, 550 oameni echipaj și e armat cu 8 tunuri de 150 mm., 6 de 100 mm. și 8 A. A. de 37 mm.

La 30 Iulie o încăerare a avut loc în sudul Atlanticului, între crucișetorul auxiliar englez „Alcantara" de 2.200 tone și un vas armat german. Vasul german, învăluindu-se în fum, a reușit să se degajeze, după câteva lovituri în plin date celui englez, care a trebuit să se refugieze la Rio de Janeiro pentru a se repara.

BLOCADA

Blocade peste blocade. Germanii au strâns-o pe cea în jurul insulelor britanice, atacând din plin convoiurile, atât cu submarinele, cât și cu avioanele. Englezii în acelaș timp, stăpâni pe Suez, Gibraltar și Ocean, au declarat blocada Europei.

Toate vasele franceze aflate în porturile britanice au fost rechiziționate până la finele războiului, când vor primi o compensație de folosire. Ele vor naviga cu pavilion englez, purtând la unul din catarge și pavilionul francez. Echipajele franceze au rămas la bord.

SUBMARINELE ȘI AVIAȚIA

Ultimele evenimente au arătat că aceste două armate cari navigă în spațiul cu 3 dimensiuni, — unul negativ, sub nivelul apei și altul pozitiv, deasupra acestui nivel, — nu mai pot fi despărțite, cel puțin în atacurile reciproce, — vulturi și pești, — și acela al convoiurilor.

Aviația germană și-a continuat activitatea bombardând porturile engleze și convoiurile de vapoare de comerț ce se îndreaptă spre ele. Toate porturile din sudul și estul Angliei au fost greu încercate, mai ales în ultimele zile, când câteva sute de avioane s'au abătut în valuri succesive, în special la Portland, Dover, marele port de război Postmouth și chiar estuarul Tamisei.

Aviația engleză de asemenea și-a continuat activitatea prin sboruri de recunoaștere și bombardament din Norveghia până în golful Gasconiei. In sudul oceanului Atlantic au scufundat un submarin german.

Cea italiană a bombardat de două ori portul Haifa, incendiind depozitele de carburanți, aproape zilnic portul și șantierele din Malta, portul Aden din marea Roșie și luând parte activă la toate ciocnirile navale.

Un litigiu aviatic unic: în Martinica, printre alte nave franceze blocate de englezi se află și nava port avioane „Bearn" pe care se găsesc nu mai puțin de 100 avioane. Asupra lor Anglia ridică pretenții, pe motivul că au fost cumpărate de ambii aliați spre folosul comun; Franța încetând lupta, avioanele se cuvin a fi predate celor cari o continuă. S'a ajuns la înțelegerea să fie predate guvernului american. de la care au fost cumpărate.

EXTREMUL ORIENT

Extremul Orient, turburat până mai deunăzi numai de războiul, nedeclarat încă, dintre Japonia și China, a început a fi turburat și de situația coloniilor europene, a căror pază se pare că Statele Unite se gândește a o prelua.

Cu toată convenția franco-japoneză că prin Indochina nu se va mai face transporturi de arme pentru China, totuși flota japoneză a bombardat și ocupat câteva insule din apropierea acelei bogate colonii franceze.

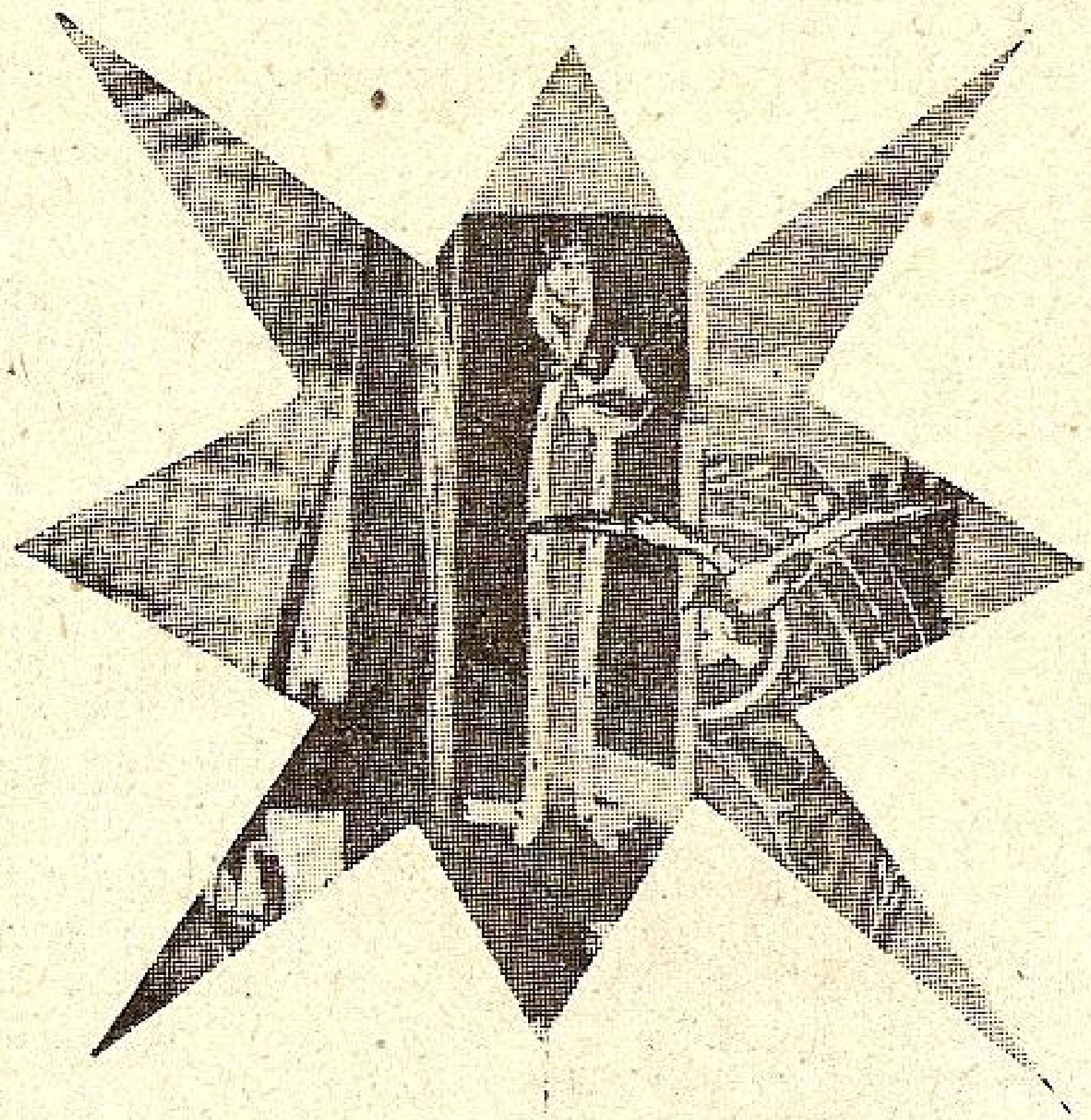
Statele Unite, pedealtăparte, a votat un credit de 4 miliarde dolari pentru a-și crea o flotă care va fi gata în 1946. Această flotă va stăpâni ambele oceane și va fi mai puternică decât orice combinație de flote ale altor puteri. In acelaș timp a oprit exportul de benzină pentru Japonia, stânjenind astfel foarte mult operațiunile acesteia precum și veleitățile pentru viitor.

CRONICAR

„STELLA MARIS"

Biserica Maicii Domnului dela Mare

CUIB DE VIS LA BALCIC



Augusta ctitoare

Când pașii regești au călcat pentru prima oară în Balcic, în sălbătecia țărmului zâmbea soarele printre copacii care umbreau visul pământului. Marea cânta tristețile spumelor albe de valuri înfrânte în lupta lor cu țărmul.

„Când am venit întâia oară pe aceste locuri, povestea Regina Maria, m'am găsit într'o sălbătecie aspră; dar Marea era aici, apa curgătoare și copacii, alături".

Din clipa aceia sufletul reginei Maria a fost furat de nesfârșita frumusețe a Balcicului, acolo unde marea și cerul se întâlneau în nedumerirea unei neliniști de vis.

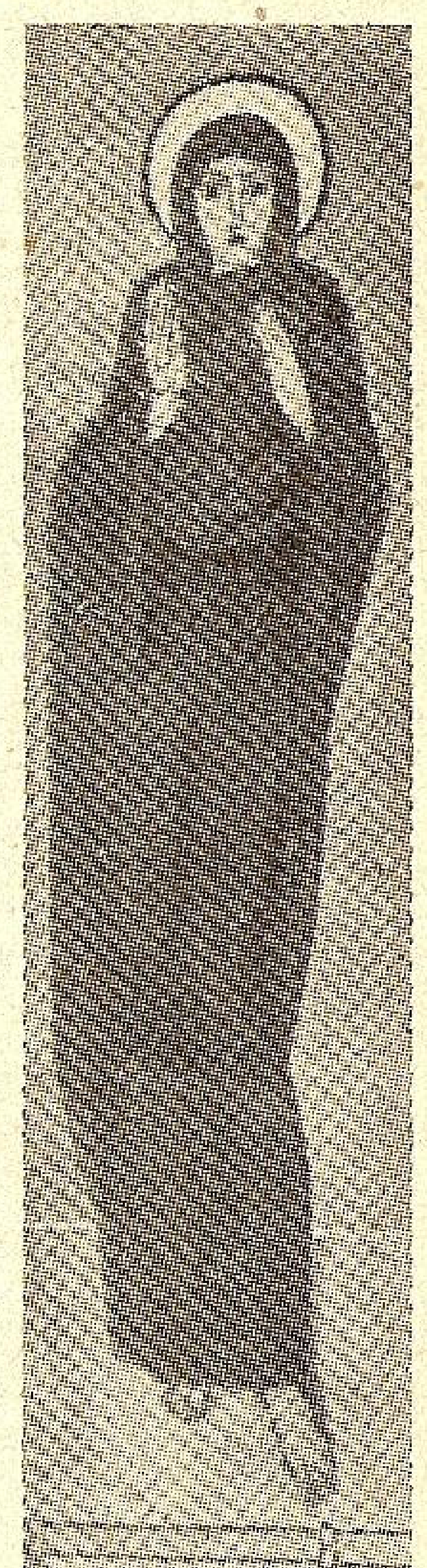
S'a hotărît să-și clădească aci un cuib, aproape de plânsul mării și de zâmbetul cerului. Un cuib de vis unde sălbătecia s'a prefăcut în terase cu flori și în colonade printre care șerpuiește apa căzută din mici și limpezi cascade.

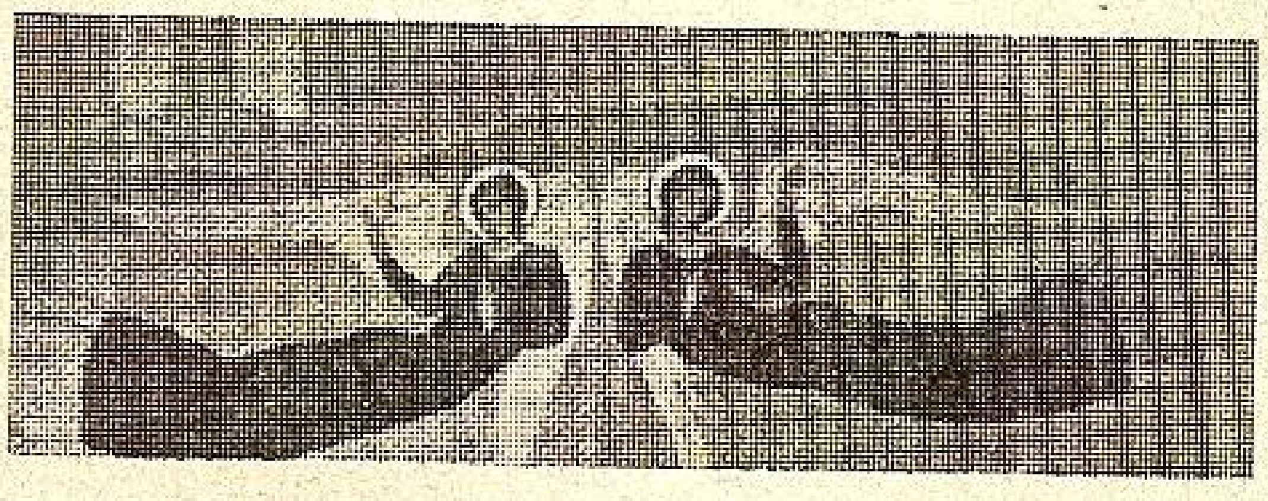
Totuși, cu toată frumusețea minunatelor tablouri vii, încadrate între colonadele ce stăvilesc soarele, sub umbra lor, lipsea ceva acestui loc. Regina își clădise cuibul de vis dar își dădea seama că-i mai lipsește ceva; nu știa nici Ea ce. Era totul atât de frumos și de minunat...

Dar „frumusețea — scrie Regina — îmi ridică îndureratele gânduri, într'un zbor drept, la Dumnezeu. Pentru mine, Dumnezeu e frumusețe, și, tocmai nesațul nestăvilit după frumos care sălășluește în miezul cel adevărat al ființei mele mă face să-l pricep și mi-l dă pe Dumnezeu...

„Dumnezeu e pretutindeni, știu; în cer, pe Mare și pe pământ, în soare și în ploaie, în roua de dimineață și în stelele care luminează noaptea..."

Și pe nesimțite se strecură un gând ca o săgeată de lumină: avea să-i clădească lui Dumnezeu, Altar.





Pictură murală

Regina Maria a fost protestantă dar a zidit aci o biserică ortodoxă pentrucă păstra dela mama sa, care fusese ortodoxă, nețărmurită dragoste pentru bisericele ortodoxe atât de bogate în frumusețe și atât de deosebite de sărăcia sobră a celor protestante.

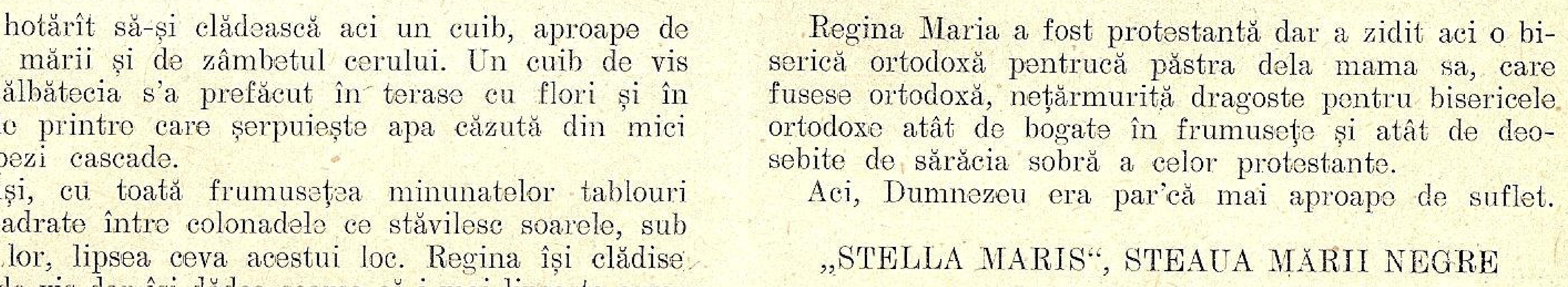
Aci, Dumnezeu era par'că mai aproape de suflet.

„STELLA MARIS", STEAUA MĂRII NEGRE

Biserica zidită pe malul Mării Negre, icoană aidoma a unei bisericuțe pe care regina o văzuse cândva în Cipru, nu e mare.

„O clădire puțintică — cum o descrie însăși regala ctitoare — de piatră nelucrată. Se găsește pe o prispă cu privirea peste Mare; valurile îi cântă cântecele lor; la poale cresc flori, ca un dar, și, aproape, clocotește un izvor cu apă limpede cum e cleștarul, din care însetatul poate bea.

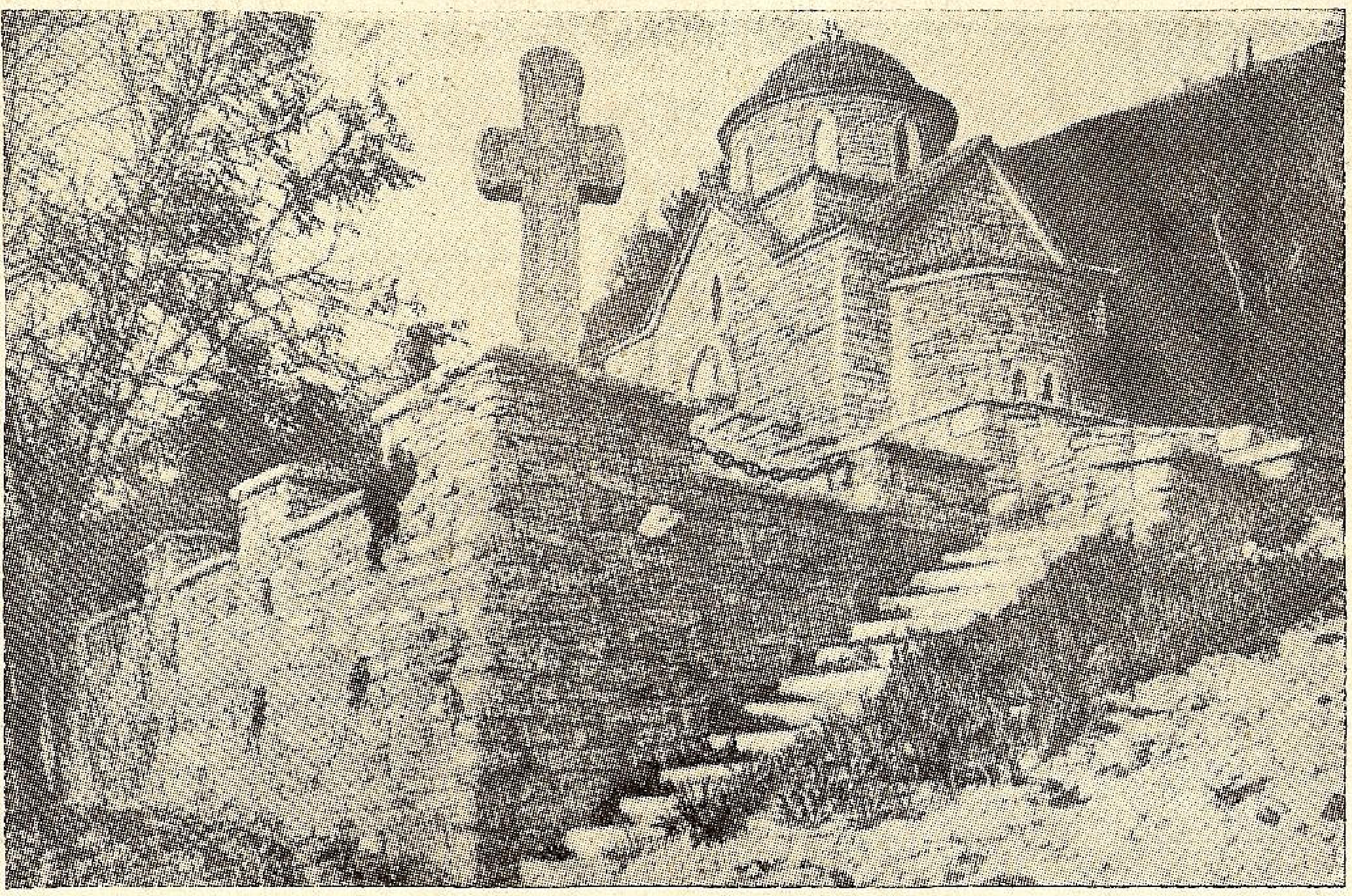
„Biserica e așa de mică încât pare o caschetă pusă pe o lespede, dar, încă de departe, forma ei o dă de gol drept o caschetă sfântă, cu o taină ascunsă adânc în inimă. Taina aceasta e gândul Domnului, patima ne-



Medaliile comemorative bătute de primarul Balcicului clintită care împresoară pământul ca un inel de flacără, patima care sălășluește în miezul oricărei nădejdii omenești, care se înalță din veșnica neliniște a oricărei inimi. Și tocmai pentru acest nesaț covârșitor al omului față de ceia ce e mai înalt, mai larg, mai ager, mai mare decât el, nesaț care-i face pe toți deopotrivă înaintea soarelui, a fost zidită „Stella Maris“.

Aceasta e povestea bisericuței dela Balcic.

Stella Maris...



Bisericuța „Stella Maris"

Steaua Mării...

O stea căzută par'că din cerul tuturor tăcerilor și al tuturor tainelor pentru ca să vegheze jos, pe țărm, cântecele Mării Negre...

Biserica zidită din îndemnul unei inimi regale a fost închinată *Maicii domnului dela Mare.*

INIMA REGALĂ ODIHNEȘTE LA BALCIC

Sunt locuri unde ai vrea par'că să-ți răsădești sufletul și viața toată, locuri de unde n'ai mai vrea să pleci pentrucă fiecare colțișor, fiecare clipă aici ți-e dragă. Plecarea te doare. Reîntoarcerea este asemenea unei fericiri nebănuite care se adună din toate gândurile, din toate ascunzișurile inimii.

Așa a fost Balcicul pentru regină. Și-a clădit aici cuib pentru odihna gândurilor și a clădit casă pentru Dumnezeu.

Mai mult încă; prin testament, regina a lăsat ca inima să-I fie, după moarte, dusă la Balcic.

Voia I s'a împlinit. Inima reginei odihnește la Balcic, aproape de cântecele mării și de tăcerile cerului pogorît peste ape.

Stella Maris îi străjuește somnul din urmă, acolo, aproape de imaginea veșnic plânsă și tristă, a Maicii Domnului dela Mare.

Anul acesta, pentru ziua de 8 Iunie, scriu ziarele, d. Octavian Moșescu, primarul orașului Balcic, a hotărît să sintetizeze marea sărbătoare din toate sufletele românești, în două medalii comemorative. Una poartă chipul Suveranului, cealaltă, scrie ziarul „Timpul“, „evocă chipul Regina Maria, Regina care și-a pus inima stâlp de hotar la hotarul lui Mircea cel Mare, întărind acolo drepturile noastre istorice de stăpâni și civilizatori, asupra pământului care este și rămâne pe veci românesc.

„Regina, stând pe tron de piatră, ține în mână — chivot împărătesc — Stella Maris“.

MIRCEA IONESCU

„MICA“ SOCIETATE ANONIMA ROMANA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Țebea ◆ CARIERELE: Albești și Mateiași (Muscel).

◆◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize și analize în laboratorii proprii.

BUCUREȘTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

Vedere din Balcic

Legați prin jurământ

Suntem legați de „Marea“ noastră,
Ursiți pe totdeauna,
Așa cum „Dunărea“ albastră
Se 'ngeamănă : — Sunt una —

Suntem legați pe acest pământ
De cele două maluri.
Suntem legați prin jurământ
Bolborosit în valuri,

Cu sângele vărsat puhoi,
Cu lacrămi și blesteme ;
Prin jertfa marilor eroi
Si-a blândelor Ilene.

Hrisoavele ne-o amintesc
Din anul — una sută —
Că-i țărm „Latin“ și „Creștinesc“.
Aceasta ; — Nu se uită ! —

Si cum de s'ar putea uita ?!
Când simbol al luminii
Ne-arată calea — ca o stea —
Chiar inima Reginii !

SPRING

Marea

Asemenea cu sufletul e marea :
Ca el de nepătrunsă și adâncă.
Cu fiece tălăzuire, încă
Mai minunată e, înșelătoarea !

De mii de ani de când din țărm mănâncă,
Necontenit vuindu-și sbuciumarea,
Au cine știe care-i e urmarea :
V'a trece mâini pe câmp ? Va baten 'n stâncă ?

Atât de liniștită-'i câte-odată.
Așa de frământată alteori,
Că inima ți-e tot îngrijorată :

Să nu te 'nghită negrele-i vâltori,
De-apururea, mai repede ca până
Să te fărâmi în propria țărână...

MARIN I. PREDESCU

Pornim în larg *)

Pornim în larg, cu pânzele întinse.
Cu toţii tineri, bravi, cutezători,
Si dragi poveri de vise ducem — ninse
Peste abisul negrelor vultori...

Al nostru-i tot, cât ochiul ne străbate,
Si sângele văpae ni-l simţim,
Trosneşte cârma 'n braţele bronzate —
Drept **Alfa** *şi* **Omega** *ne sfinţim...*

Dar tot mai greu e drumul peste-abise
Si crivăţul se prăvăle din nord,
Spre-a nu ne cufunda, închidem ochii
Si mai svârlim din vise peste bord...

Pornim mai uşuraţi dar, totuşi, parcă
O brumă de tristeţe ne-a cuprins,
Amărăciunea sufletului ni-l cearcă,
Noi nu ne dăm nici unul însă'nvins...

Strângând la piept comorile rămase,
Mai îndârjiţi vâslim peste genuni,
Dar, valurile, mult mai furioase,
Horind în drum nebunele furtuni,

Ne sgudue silindu-ne ca iară
Să lepădăm din sfintele comori,
Si iar, şi iar, a viselor povară
O risipim spre a trece mai uşori...

Si tot mai trişti, mai palizi, peste abisuri,
Cu ochii obosiţi spre-aceiaşi stea,
Noi rătăcim mai goi de-avânt şi visuri,
Furtuna asvârlindu-ne cum vrea...

Veghează la busolă întâmplarea —
Fatalitatea cârmue'n ascuns,
Eroarea ne lumină'n mers cărarea
Către acelaşi sumbru nepătruns.

Incet, încet, tot mai străini ajungem
De acei ce-am fost când am pornit întâi,
Nu ştiu de ce şi nici nu ştim spre unde
Ne ducem frânţi şi făr'de căpătâi...

DINU SOARE

---

*) Din volumul de versuri: Tristeţi.

Rugăciunea marinarului

S-a desprins de ţărmuri nava şi pluteşte-acum, în larg.
Marinarul şi-aminteşte c'a lăsat ce-avea mai drag,
şi se'ntreabă cu uimire: „unde merg? dece-am plecat?
Marea o iubesc... nu-i vorbă, dar... dece m'am înfricat?
Ce putere din adâncuri, mâna mi-a purtat la frunte,
să'nsemnez pe piept o cruce şi să mă gândesc la multe?
Nu m'am înfricat de tine, val nebun, nestăvilit,
îţi cunosc de-acum urgia caşi visul ne'mplinit,
dar mă'ntreb cu mintea dusă: dac'o fi să birueşti
şi cu purpura-ţi de spumă pentru veci să mă'nveleşti?
Ce durere va coprinde pe cei dragi, rămaşi acasă,
când cu ochiul stins privi-vor locul gol de lângă masă...
Doamne, fă să scap cu bine, chiar cu sufletul trudit,
şi să nu mă'ncerce dorul când am fapte de 'mplinit!
Nu I-Ţi cer o altă plată pentru toată suferinţa,
decât zâmbetul Rucsandrei şi întreaga ei credinţă...
Să găsesc în prag, pe maica, mâna streaşină la ochi,
s-o mângâe pe Rucsandra, să-i descânte de deochi,
iar pe taica, dus pe gânduri, cu scrisoarea mea'n chimir;
să'mi găsesc încingătoarea şi ştergarul uns cu mir...
iar pe moşii mei, cu râvnă, câmpul reavăn semănând.
Doamne, ajută-mi cu'ndurare, să mă'ntorc în satul meu,
unde altfel sună toaca şi-i mai vesel curcubeu;
unde mărul îş dă floarea sufletului obidit,
iar salcâmu'ntinde umbra călătorului trudit...
Nu le face, Doamne, semne, când m'aşteaptă şi se'nchină,
să mă creadă dus în lume şi strein că m'am făcut,
gândul nici să bănuiască ce amarnic m-a durut;
busuiocul să'nflorească şi Rucsandra să stea'n poartă,
cu altiţa'n fir bătută, şi cu faţa'nbujorată...
Eu cu sufletul m'oi duce şi'oi striga-o'ncet, pe nume
şi-i voi spune să m'astepte, că mă'ntorc din ceia lume.
De'oi vedea-o întristată şi cu ochi de lacrămi grei,
voi rămâne, pe vecie, într'un colţ din preajma ei,
iar de voi găsi-o'n horă, şi cu altul prinsă'n joc,
şi de m-a uitat, şireata ,s'o laşi seacă de noroc!
Mă voi duce-atunci, o Doamne, la măicuţa'n aşternut,
şi-i voi spune, frânt de ciudă, de Rucsanda ce-a făcut...
Ea va lăcrăma, sărmana, cu a ei dragoste eternă,
şi cu braţele deschise, îmi va face loc pe pernă.
O voi lua cu mine, Doamne, sus în ceruri luminate,
unde n'are loc minciuna, unde sunt iubiri curate...

Şi acum, la datorie! Cu smerenie mă'nchin
pentru Ţară, pentru Rege, pentru toţi cei dragi, Amin!

GALLIA TUDOR

Recenzii

„Cargo" de Peluel-Marmont

O carte interesantă; o carte pe care citind-o — cei inițiați — se vor distra, iar cei cari sunt mai mult sau mai puțin profani în ale marinăriei, se vor iniția. Cu o vervă și un humor care place, autorul ne poartă într'o călătorie pe cargobotul „Ville d'Arras" și analizând fiecare parte, fiecare amănunt, fiecare din piesele ce formează un vas — aceasta într'un stil care e departe de a plictisi, ci din contră, atrăgător — ne plimbă cu imaginația prin toate cabinele, prin toate magaziile, prin bucătărie, brutărie, camera de hărți, pe la mașini, pe la focărie, însfârșit peste tot.

Cartea nu este un roman și nici un studiu tehnic: este, — cu toate că autorul nu specifică — un reportaj marin, mult deosebit de reportajiile obișnuite, ca acele cari apar în cotidiane.

Autor al mai multor opere literare, Peluel-Marmont, a reușit să ne dea în „Cargo" — datorită spiritului său fin de observație și stilului în care a scris — o carte pe cât de interesantă, pe atât de plăcută.

Nu scapă din vedere nici cel mai amănunțit lucru și citindu-i cartea, te crezi călătorind împreună cu el.

Primul capitol, intitulat: „Vaporul, prietenul meu", este destinat „recomandării" vasului pe care a călătorit din Marsilia spre Madagascar și începe astfel: „Vaporule, prietenul meu, trebue să te prezint cititorilor!

Obiceiul cere ca acela care este prezentat să fie totdeauna cel mai tânăr și tu nu ești decât de zece ani, fiind construit la Londonderry, în Irlanda, puțin timp după ce fratele tău mai bătrân a fost torpilat pe Adriatica în cursul primului său voiaj.

Dar tu ești deasemeni o persoană interesantă cu cei 111 m. lungime dela prora la pupa, cu cei 15 m. de lățime, cu catargele tale de 23 m. înălțime deasupra punții și cu coșul tău — burlan, cum îl numesc nerespectoși marinarii — cu diametrul minim de 4 m.

Sunt și alte dimensiuni de ale tale pe cari le cunosc și ași putea desfășura un bombardament de cifre cu cari ași neutraliza pe adversarul mai puțin documentat, dar nu este acum nici locul, nici timpul".

După cum chiar autorul o spune, nu întrebuințează în tot cuprinsul cărții cifre cu cari ar plictisi pe cititor.

Făcând o mică introducere — cea citată mai sus — trece imediat la analiza fiecărei piese a vasului, începând cu scara pe care se urcă la bord — pe care o descrie în câteva cuvinte și la fiecare rând iese în evidență stilul lui plin de antren, stil în care este scrisă toată cartea.

Urcat pe punte, trece pe lângă vinciuri, le descrie și ajuns în prora vasului, vorbește despre fiecare lucru în parte; coboară apoi în cabinele echipajului, în puțul lanțurile ancorei, se urcă apoi din nou pe punte, pentru a trece pela comandă, prin „spardeck", intră în magaziile de materiale, prin bucătărie, brutărie, găsește pentru fiecare din acestea câte ceva de spus, până ajunge sub dunetă, unde dă peste servomotorul cârmei și după ce a colindat tot vasul, încheie primul capitol.

Urmează — cum e și natural! — capitolul al 2-lea. Acesta e intitulat „La drum..."

In acest capitol descrie manevra de plecare din bazin, nescăpând din vedere nici un amănunt.

In cap. 3: „44 oameni de echipaj", în care se vorbește despre marinarii albi și „colorați" (madagascarieni, senegalezi) despre atribuțiile fiecăruia și obiceiurile de pe bord, ziua când vasul trebuie să taie linia equatorului când sunt botezați cu mare pompă acei ce-l trec prima dată și li se eliberează, la sfârșitul ceremoniei, următorul certificat:

„Impărăția liniei Equatorului.

„Noi, subsemnații, Procurorul general, Comisarul, Asistenții și Jandarmii M. Sale Neptun, împăratul tuturor mărilor, dovedim că D-l. . . . . . . a fost prins, botezat și ertat de încercarea de a trece peste 0⁰ lat. și... long.

Botezul s'a făcut cu tot ritualul și costumele tradiționale: săpun negru și alb, nuditate completă și apă caldă și rece. Uscarea s'a făcut natural. Spânzurătoarea neputând avea loc, s'a executat o stropire suplimentară.

„In consecință, susnumitul a devenit de fapt și de drept, servitor al M. Sale.

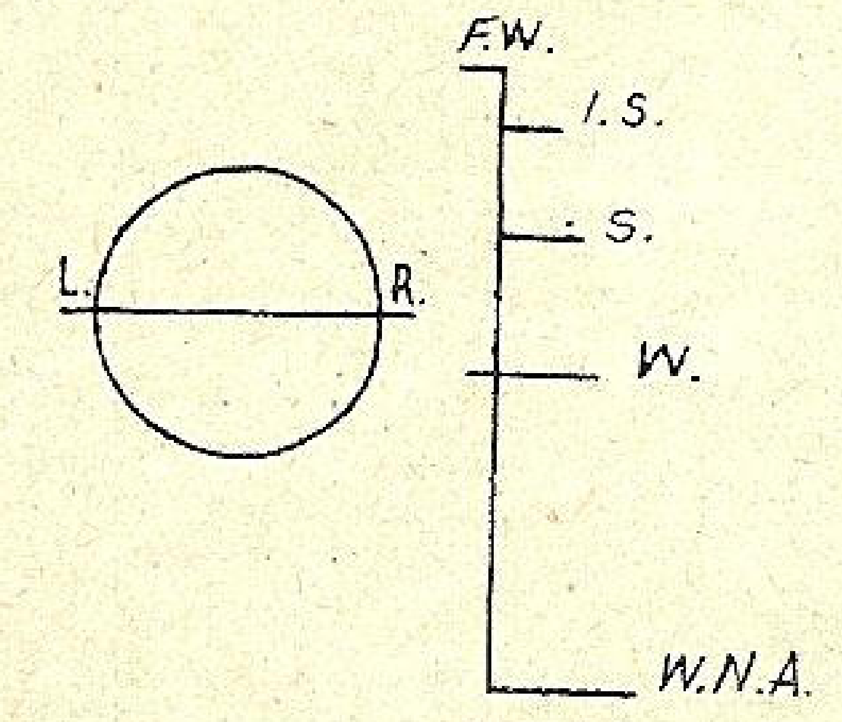
Drept care am eliberat prezentul certificat, pentru a-i servi la trebuință".

Cap. 4, intitulat „Cămara lui Guliver", este descrierea cambuzei și a enormelor cantități de alimente grămădite aci, portretul și viața interesantă a intendentului vasului.

In capitolul următor face o vizită la mașini, pe la focărie, descrie tipuri, ascultă întâmplări povestite de mecanicul ce-l însoțea.

In continuare, în capitolele următoare, vorbește despre comandant, descrie apartamentul locuit de comandant, trece apoi la camera de hărți, explică în treacăt cum se lucrează cu o hartă, descrie aparate și dând peste un tablou reprezentând schema liniei de plutire de pe coasta oricărei vas, scrie:

„Dar această scară de papagal alăturea de un cerc, tăiat de un diametru mai lung? S'ar părea o figură de geometrie, o problemă de rezolvat, dar veți risca să nu-i găsiți soluția, dacă nu v'ași sufla-o la ureche.



Nu vă obosiți; iată: cercul tăiat de diametrul L. R. este semnul „Lloyds-ului Register of Schippings". Treptele scării indică limitele de încărcare ale vasului cari nu trebuesc depășite, după regiunile pe cari vasul trebuie să le treacă. Aceste trepte sunt, într'un fel, coeficentul de siguranță. F. W. înseamnă: încărcătura în apă dulce; I. S: în timpul verei pe Oc. Indian; S: în timpul verei; W: în timpul iernei; W. N. A: în timpul iernei pe Oc. Atlantic". (Somer = vara; Winter = iarna).

Mai departe arată cum se anunță ora pe vase:

„Cuartul începe la amiază, ora patru, ora opt, etc. Acesta este modul de împărțirea timpului pentru marinari. Pe bord, în timp ce este, de ex., ora 6 p. m., să nu te aștepți să auzi cele șase bătăi ale vreunei pendule, ci răsună două lovituri duble ale celei de-a doua oră a cuartului al 2-lea. „trase" de timonier la clopotul care-i atârnă deasupra capului; la a treia oară, timonierul trage trei lovituri duble; la a patra oră, patru lovituri duble; la prima oră a quartului al 3-lea, din nou o lovitură dublă, ș. a. m. d.".

Urmează apoi descrierea manevrei de intrare într'un bazin al portului Alger, după care povestește câteva aventuri foarte interesante — din timpul răsboiului — ale secundului de pe „Ville d'Arras".

Urmându-și mai departe „reportajul", autorul descrie „O lecție de geografie", un „Cuart de noapte", trecerea prin Gibraltar și încă două-trei capitole, cari mai de cari mai interesante.

In concluzie, nu pot decât îndemna, pe cei cari au ocazia să citească această carte scrisă într'un stil atât de plăcut, atât de ușor și totuși atât de interesantă și instructivă.

CHR. DAN SAMSONIC-Sulina

Statistica navigaţiunii la gurile Dunării pe anul 1939

Direcţiunea Dunării maritime a editat un documentar anuar sub titlul de mai sus, din care reproducem datele cele mai importante.

Traficul maritim al Canalului Sulina în anul 1939 n'a putut să se sustragă influenţei conjuncturii economice generale cu manifestările ei din primăvara şi toamna anului acesta, premergătoare războiului.

In comparaţie cu anul 1938, traficul vaselor prin Canalul Sulina se prezintă mai intens. Intr'adevăr în 1938, dela 1 Ianuarie — 31 Decembrie, au eşit prin Canalul Sulina un număr de 419 vase cu un tonaj de 929.993 tone registru, iar în 1939, 484 vase cu un tonaj de 1.037.007 tone registru. Rezultă o diferenţă în plus pentru 1939 de 65 vase şi 107.014 tone registru.

In ceea ce priveşte repartiţia pe naţionalităţi, a vaselor eşite din Dunăre în cursul anului 1939, ea este următoarea:

1. Grecia	134	vase
2. Italia	125	„
3. România	62	„
4. Anglia	49	„
5. Germania	28	„
6. Ungaria	23	„
7. Jugoslavia	15	„
8. Egiptul	14	„
9. Panama	10	„
10. Bulgaria	9	„
11. Franţa	7	„
12. Turcia	7	„
13. Olanda	1	„

Repartiţia după tonaj este următoarea:

1. Italia	343.703	tone r.
2. Grecia	208.326	„
3. România	199.533	„
4. Anglia	113.581	„
5. Germania	57.605	„
6. Egiptul	30.295	„
7. Jugoslavia	25.396	„
8. Bulgaria	15.892	„
9. Panama	12.050	„
10. Ungaria	11.919	„
11. Franţa	10.291	„
12. Olanda	4.247	„
13. Turcia	4.169	„

Din cele arătate mai sus rezultă că în traficul maritim al Canalului Sulina în anul 1939, pavilionul grec deţine rangul I în ce priveşte numărul vaselor, urmat de cel italian şi românesc, iar în ce priveşte tonajul, pavilionul italian deţine locul I cu 343.703 tone, deci 135.377 tone mai mult decât Grecia.

Aşa dar este de remarcat că traficul maritim al Canalului Sulina este susţinut de vasele de tonaj mic şi sub pavilionul ţărilor din estul şi centrul Mediteranei.

Traficul mărfurilor prin Canalul Sulina în 1939 reprezintă un total de 1.372.746 tone exportate faţă de 1.227.945 tone exportate în 1938.

Traficul mărfurilor prin Canalul Sulina anul acesta a fost influenţat de noua cale a exportului României în ţările din Europa Centrală şi anume prin Dunărea de Sus.

O scurtă privire asupra lucrărilor tehnice.

Perioada dela 13 Mai la 31 Decembrie 1939 este caracterizată de ape mari în epoca obişnuită de descreştere a apelor Dunării. Prin faptul că aceste ape mari au continuat şi în lunile Iunie şi începutul lui August, am avut de înregistrat depuneri pronunţate de aluviuni grele care au influenţat formarea bancurilor şi a barei.

Pentru a se preveni pericolul creşterii neaşteptate a barei din cauza unor transporturi anormale de aluviuni, s'a hotărît constituirea unei rezerve de adâncime de 28 picioare engleze (8,54 m.).

Această măsură coordonată cu aceea a prelungirii digurilor s'a verificat cu totul eficace. Astfel, rezerva de adâncime dela bară a îngăduit să se păstreze adâncimea minimă (24 picioare engleze) necesară navigaţiei, chiar când furtuna neobişnuită din cursul lunii August, care a ţinut 17 zile, a împiedicat dragajul.

Ţinând seamă de experienţa şi lucrările executate în trecut de Serviciul Technic al Comisiunii Europene a Dunării, precum şi de faptul că bancul dela digul de Sud se prelungeşte pe circa 700 m. la curba de 24 picioare adâncime cu tendinţa de creştere, Direcţiunea Dunării Maritime a început la 10 Iulie a. c. prelungirea digurilor actuale cu încă 100 m. Lucrările au fost terminate la finele lunii Septembrie, iar completarea cu piatră şi blocuri a digului de Sud a fost terminată la finele lunii Decembrie.

Lucrări pe fluviu.

Pentru menţinerea bunei navigabilităţi a fluviului, mai ales la punctele dificile, adică la milele 38, 41, 47 şi 57, s'au făcut ridicări şi studii hidrografice din care a reieşit că, pe porţiunea Isaccea-Tulcea, Dunărea, din cauza configuraţiei şi lărgimei ei, dă naştere la bancuri şi praguri care influenţează adâncimile mai ales în perioada apelor mici.

Dat fiind consecinţele pentru navigaţiune, ce s'ar fi înregistrat cu siguranţă din cauza acestui fapt şi ca măsură preventivă, s'a ridicat profilul acestor praguri şi s'a început dragarea lor înainte de a se pronunţa efectul scăderii brusce a apelor.

Pentru a se menţine regimul apelor şi repartiţia lor normală pe braţele Chilia şi Sf. Gheorghe, s'au luat măsuri pentru repararea digului dela Ceatalul Ismail, acesta fiind deteriorat şi ameninţat să fie complet acoperit în timpul apelor mari, punând în pericol navigaţia vaselor.

Odată cu reparaţia, digul a fost întărit cu blocuri de piatră pentru a rezista zăpoarelor în timpul îngheţului.

Studii hidrografice.

Pentru verificarea studiilor fostului Serviciu Technic al Comisiunii Europene a Dunării şi pentru constituirea unei baze pentru viitoarele lucrări, s'au făcut studii şi ridicări hidrografice la Stari Stambul cu scopul de a urmări avansarea braţului, direcţia şi media anuală a acestei avansări, precum şi influenţa sa asupra bancurilor şi barei dela Sulina.

De asemenea s'au început studii şi ridicări hidrografice la gura Sf. Gheorghe în vederea alegerii locului ieşirei la Mare.

Pentru a se cunoaşte cu precizie bancul dela Sudul gurii Sulina şi influenţa sa asupra adâncimei barei, s'au făcut ridicări în fiecare lună.

Pentru determinarea curenţilor marini în faţa Sulinei, la Stari Stambul, Sft. Gheorghe şi Insula Şerpilor, s'au înfiinţat 3 Staţiuni de măsurătoarea curenţilor. Rezultatele studiilor sunt în curs.

Lucrări diverse.

Pentru a se da posibilitatea unei bune şi rapide legături a oraşului Sulina cu interiorul ţării, s'a construit un aeroport în partea de sud-est a oraşului, lucrarea este în curs şi va fi terminată în primăvara anului 1940.

In vederea unei legături pe uscat cu Tulcea, Direcţiunea Dunării Maritime a reparat podurile de peste gârlele din traseul şoselei Sulina-Tulcea, făcând în acelaş timp şi toate intervenţiile necesare la Rezidenţa Ţinutului Dunărea de jos şi Ministerul Lucrărilor Publice şi Comunicaţiilor pentru consolidarea acestei şosele şi repararea şoselei Sulina-Letea-Periprava.

Siguranţa navigaţiunii pe Dunărea Maritimă.

In urma măsurilor technice luate de Direcţiunea Dunării Maritime şi a măsurilor de poliţie şi controlul navigaţiei luate de Direcţiunea Marinei Comerciale, navigaţia pe Dunărea Maritimă nu a avut nimic de suferit, nefiind niciun accident şi niciun litigiu maritim.

INFORMAȚII — NOUTĂȚI

DIN ȚARĂ

TELEGRAMA OMAGIALĂ ADRESATĂ M. S. REGELUI MIHAI I

Membrii Ligii Navale Regale Române, roagă prin mine, pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea neprecupețitului lor devotament și urarea de viață lungă, pentru a duce la bun liman corabia neamului, bătută de furtuni, dar neînfrântă.

Vice Președinte L. N. R. R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIȘ

TELEGRAMA CĂTRE DOMNUL GENERAL ION ANTONESCU

Conducătorul Statului Român
Președintele Consiliului de Miniștri

In numele tuturor celor strânși de patrusprezece ani în jurul flamurei Ligii Navale Române vă rog a primi cele mai vii urări de viață lungă și rodnică pentru consolidarea neamului și înflorirea marinei noastre.

Vice-președinte
Contr'amiral-adjutant N. PĂIȘ

Decorați cu Virtutea Maritimă

Cu prilejul zilei de 15 August, — sărbătoarea marinei, — au fost distinși cu „Virtutea maritimă“, în categoriile menționate mai jos, următoarele persoane civile și militare:

NAVIGANT

Drăghicescu Ferdinand, c-dor; Petre P. Vasile, c-dor; Butaș A. Octavian, c-dor; Isvoranu Teodor, cpt. c-dor; Antonescu Nicolae, lt.-c-dor, Economu Ioan, lt. c-dor; Foca Anton, lt. c-dor; Borcea Ioan, lt. comandor; Prossinagg Carol, lt. comandor; Popescu Petre, căpitan; Grecescu Emil, căpitan; Ionescu Paul, căpitan; Costăchescu Constantin, căpitan; Bănică I. Ioan, căpitan; Dimancea Constantin, locotenent; Mașec Anton, maestru princ.; Balaban Duiliu ,maestru princ.; Gavrilescu Mihail, vice amiral retrag.; Niculescu Rizea Const. vice amiral retrag.; Verbiceanu Ștefan, lt. comandor rez.: Verbiceanu Marius, lt. comandor rez.; Gheorghiu Nicolae ,căpitan maritim; Cojan Ioan, ofițer pr. maritim; Sava Ioan, căpitan princ.; Ivan Alexandru, căpitan comand.; Georgescu Constantin, inspector mecanic; Adam Panait, mecanic princ.; Constantinescu D-tru, mecanic; Gazibar Ioan, mecanic șef; Melincovici Ștefan, radio-telegraf.; Marcu Ilie, pilot șef fluvial; Glonțea Stan, cârmaci fluvial; Băleanu Constantin, cârmaci fluvial; Căciularu Cristea, cârmaci fluvial; Stănescu Iancu, cârmaci fluvial; Avram Pavel, ofițer maritim; Marin Andrei, căpitan princ.; Ionescu Nicolae, comandor retrag.

NENAVIGANT

Năsturaș I. Vasile, general inginer; Steriopol Nicolae, comandor; Săvulescu Eugen, lt. comandor; Petrovici C. Mișu, lt. comandor; Mihăilescu Aurel, căpitan medic; Petrescu M. Petre, căpitan mecanic; Năstase M. Constantin, căpitan inginer; Botez Călin, locotenent; Ene Constantin, comandor rez.; Dragalina Virgil, comandor rez.; Niculescu Dumitru, lt. comandor rez.; Nestor George, căpitan rez.; Coandă Gheorghe, cpt. comandor retrag.; Pascal Alexandru, maestru princ.; Trandafir Nicolae, maestru; Orănescu Octavian, inginer șef; Teodoru Aurel, inginer; Burghelea Constantin, inginer; Protopopescu Mircea, inginer; Săceanu Sabin, inginer; Gâlcă Toma, inginer; Postelnicu Victor, inginer șef: Rang Gheorghe, director; Stănescu Emil, colonel magistrat; Mahmoud Ombargi, agent maritim; Karam George, agent maritim; Constantinidi Const., agent pr. maritim; Dr. Teodorescu Dumitru, medic ad-ția com. P. C. A.; Drănceanu Gabriel, căpitan port; Alimănescu Gheorghe, căp. port princ.; Popescu I. Nicolae, șef atelier; Chiriac Spiridon, șef atelier; Periețeanu Gr. Ioan, avocat; Periețeanu Dan, inginer, director general S. N. G.; Grigorescu Traian, general, rezident regal ținut. Marea; Schina Mihail, general rez.; Negreanu Nicolae, general rez.; Georgescu P. Ioan, general brig. Tg. Mureș; Grigorescu Horia, primar, municipiul Constanța; Ioanițiu Cezar, director; Vasilescu Alex., subinsp. gl.

Inălțări în grad

Prin Inalt Decret Regal, următorii ofițeri superiori și inferiori, activi și de rezervă, din ministerul aerului și marinei, se înalță în gradele arătate în dreptul fiecăruia ,pe data de 15 August 1940.

OFIȚERI ACTIVI

Dela comandor la gradul de contra'amirali: Dumitrescu St. Gheorghe.

Dela căpitan la gradul de locot. comandor: Harting E. Gheorghe; Condeescu E. Dumitru, Toma P. Matei; Bujoreanu V. Florin; Paraschivescu C. Virgil.

Dela locotenent la gradul de căpitan: Popescu I. Constantin; Brătulescu Tudor; Ștefănescu O. Gh.; Bălineanu N. Nicolae; Stănescu I. Haralambie; Stancu D. Ioan; Petriman I. Ioan; Mihalcea C. Nicolae; Dumitrache N. Aureliu; Uceanu N. Constantin; Vasilescu D. Virgil; Biacius Iosif; Ghiriac I. Alexandru; Horeja Constantin; Spornic D. Dumitru; Râmniceanu I. Cristian; Ignat N. Paul; Stoenescu D. Vasile; Bălănescu Gr. Paul; Chiru N. Nicolae.

Dela locot. ingineri la gradul de căpitan ing.: Popescu Gh. Dumitru.

Dela locot. inginer la gradul de căpitani mecanici: Dungeanu C. Constantin; Ciobanu V. Dumitru; Constandache T. Ioan; Cristache N. Teodor; Argheriade I. Ioan; Baicef S. Ștefan; Pascu Gh. Constantin; Consolof D. Ștefan; Gronof E. Mihail; Petică C. Alexandru; Onceanu D. Constantin; Savopol N. Nicolue; Ștefănescu C. Constantin.

Dela aspirant la gradul de locotenent: Stănescu N. Const.

IN REZERVĂ

Dela contr'amiral la gradul de vice amiral: Bucholtzer Corneliu.

Dela locot. comandor la gradul de Căpitan comandor: Baicu I. Stan.

Dela căpitan la gradul de locot. comandor: Geles Emil; Ioaniţiu Cezar; Vasilescu Alexandru; Vlasopol Spiridon; Alexandru Casiu.

Dela căpitan mecanic la gradul de locot. c-dor mecanic: Dicu P. Alexandru.

Dela locot. la gradul de căpitani: Socoteanu Vasile; Marcu Marcu; Antonescu Ioan; Mauguş Nicolae; Cociaş Mihail.

Dela aspiranţi la gradul de locotenenţi: Dragoş Alexandru; Beller A. Gheorghe; Eustaţiu Sebastian; Lupu N. Mihail; Antoniu Niţă; Lecca O. Teodor; Cojan Gh. Ioan; Veron P. Ştefan; Frangopol P. Constantin; Eustaţiu E. Mihail; Navrea Gheorghe; Dumitrescu Leon; Nedelcu O. Dan; Teodorescu Alfred; Mincu N. Emil; Dumitrescu Gh. Ilie; Manolescu A. Anton.

Dela aspirant inginer la gradul de locot. inginer: Avereanu V. Petre.

IN RETRAGERE:

Dela comandor la gradul de contr'amiral: Nedelcu Z. Octav.

O frumoasă manifestaţie marinărească în portul Constanţa

In după amiaza zilei de Duminică 21 Iulie a. c. către orele 17, s'a desfăşurat la bordul petrolierului „Câmpina" al Societăţii Steaua Română, o intimă dar impresionantă manifestaţie marinărească. Ea a fost prilejuită de frumoasa iniţiativă luată de Societatea mai sus amintită, în scopul de a recompensa pe marinarii acestui petrolifer cari au salvat 13 marinari francezi ce se luptau cu moartea în valurile Mediteranei şi cari erau naufragiaţi de pe avizoul francez „Rigault de Genouilly" torpilat în ziua de 4 Iulie de un submarin.

Pe puntea de comandă a petrolierului „Câmpina" la ora 17 era adunat întreg echipajul navei în frunte cu comandantul Raiovici. In imediată apropiere erau de faţă: D-l C. Constantinescu, inimosul şi activul ad-tor al staţiei Soc. Steaua Română C-ţa, D. Lt.-cdr. Niculescu Dtru căpitanul portului, D. Navrea, comandantul unei nave a Societăţii Steaua Română, D. Ing. Constantinescu de la D. P. M., etc.

Este dela sine înţeles că la această manifestaţie marinărească, marina regală nu putea fi absentă, ea a fost din plin reprezentată prin însuşi D. C. Amiral Constantinescu, Comandantul Diviziei de Mare însoţit de către D-nii: Comandor Al. Bardescu, Comandor A. Roman şi Lt.-cdor Mişu Petrovici.

După ce comandantul navei a expus pe larg câteva din momentele acelui episod, D-l C. Constantinescu se adresează tuturor celor prezenţi cu următoarele cuvinte:

După cum cunoaşteţi, echipajul acestui vapor în ziua de 4 Iulie a. c. călătorind în Marea Mediterană a salvat viaţa a 13 marinari francezi ce se luptau cu valurile mării fiind refugiaţi de pe vaporul unde erau îmbarcaţi, în urma unei explozii.

Am fost profund impresionat citind raportul D-lui Comandant Raiovici, că întregul echipaj de la cel mai mare până la ultimul, au cerut stăruitor să fie trimişi cu bărcile de salvare a vaporului, pentru a salva viaţa camarazilor lor aflaţi în primejdie. Cum pentru siguranţa vaporului *Câmpina*, cei aflaţi în serviciu nu puteau părăsi serviciul, toţi ceilalţi disponibili au dat ajutorul necesar astfel că cei 13 marinari francezi au fost aduşi la bordul vaporului „Câmpina" unde li s'a dat toate ajutoarele necesare şi de unde apoi mai târziu au fost ridicaţi de un remorcher francez.

Soc. Steaua Română, armatoarea acestui vapor a ţinut să răsplătească fapta eroică şi umană a echipajului, acordându-le o sumă de bonificare pe care o voi împărţi în mod echitabil echipajului.

Domnule Amiral şi Domnilor Comandori, aproape întregul echipaj al acestui vapor a făcut serviciul militar sub ordinele D-v căpătând cunoştinţele marinăreşti, am ţinut de a mea datorie ca la o astfel de manifestare să luaţi şi Dv. parte ca acei ce i-aţi format pentru o carieră în viaţă şi că a-ţi desăvârşit cu deplin misiunea Dv. formând caractere care în împrejurări ca acele descrise mai sus să-şi îndeplinească datoria pentru prestigiul ţărei şi a lor personal. Vă mulţumesc în numele tuturor că a-ţi răspuns a lua parte. Iar Dv. întregul echipaj al acestui vapor vă aduc în numele Direcţiunei Generale a Soc. Steaua Română şi a mea personală cele mai bune felicitări pentru frumoasa şi umanitari faptă ce a-ţi îndeplinit şi care vă onorează. Sănătate".

*

După aceste cuvinte echipajul navei începând cu Comandantul şi sfârşind cu ultimul marinar primeşte câte un plic în care Societatea avusese grijă să pună fiecăruia câte o recompensă.

Domnul C. Amiral Constantinescu asociind Marina Regală la fapta de laudă a echipajului acestei nave, dă mâna fiecărui marinar şi ofiţer al navei.

*

L. N. R. R. luând parte cu tot sufletul la această frumoasă manifestaţie marinărească, se bucură în modul cel mai sincer de faptele atât de frumoase săvârşite de aceşti destoinici marinari români şi le rezervă o surpriză.

Timbrele de propagandă

In urma intervenţiei noastre, onor Direcţia Generală a P. T. T. a dat următoarea aprobare:

Avem onoarea a vă face cunoscut că prin *aprobarea de a se lipi vignetele cu propagandă marinărească ale Ligii Navale Române, pe trimiterile poştale în scutire de taxe, se înţelege că aceste vignete vor putea fi lipite atât de Centrala Ligii, cât şi de sucursalele ei, prin membrii ce-i are.*

Membrii pot deci folosi aceste timbre în corespondenţele lor.

Redacţionale

Din cauza ultimelor evenimente, cari au adus reducerea a parte din filialele noastre şi schimbarea domiciliului a numeroşi membrii din teritoriile deslipte de Patria Mamă, numărul acesta a apărut cu întârziere.

Cerem ertare tuturor membrilor noştri.

Inzestrarea şcolilor cu solare şi bazinuri de înnot

Opera de asistenţă socială şi de ocrotire a copiilor cunoaşte sub egida noului regim de neraştere naţională, una dintre cele mai frumoase solicitudini din partea conducătorilor. In special, interesul pentru desviltarea şi păstrarea sănătăţii tinerelor vlăstare, a devenit un ideal scump, către care se tinde cu oricâte sacrificii.

Copiii sunt viitorul neamului. Pe sănătatea lor fizică şi morală, pe armonioasa lor desvoltare, se bazează viitorul neamului. Deaceia niciun sacrificiu în acest domeniu nu este prea mare.

In cadrul acestei opere de ocrotire a copiilor, conducătorii sectorului IV Verde în frunte cu d. colonel Alex. Dobrotescu, ajutor de primar general şi Ilie Ivănescu secretar general au hotărît înfiinţarea mai multor solarii cu bazine spaţioase şi duşuri pe lângă şcolile primare, dela periferia sectorului, întrucât anul acesta nu au putut trimite copiii la mare.

Grija de periferie, unde se găsesc cele mai multe familii lipsite de mijloace a fost şi este preocuparea de căpetenie a d-lui colonel Al. Dobrotescu. D-sa a căutat ca pe lângă solariul din şoseaua Giuleşti care funcţionează cu două sute de copii şi cari primesc zilnic pe lângă educaţia străjerească şi o hrană substanţială să dea posibilitatea şi copiilor săraci din cartierele Grozăveşti şi Griviţa, ca în loc să piardă timpul pe maidane în lipsa părinţilor de acasă, — majoritatea muncitori în fabrici, — să fie adunaţi la un loc îngrijiţi, supuşi la un program străjeresc şi bine hrăniţi .

Pentru acest fapt, d. colonel Dobrotescu primarul sectorului a pus toată stăruinţa şi cu preţiosul concurs dat de către d. dr. Eugen Răsmeriţă, medicul şef al Capitalei, dintr'un maidan situat lângă noul dispensar din şos. Grozăveşti a răsărit un strand, de toată frumuseţea, un bazin de înot de 15-10 m. l. cu săli de mese, bărăci pentru desbrăcat, bucătărie, alei şi plăji de nisip care în curând va fi inaugurat urmând apoi ca peste două sute de copii ai cartierului să fie primiţi.

Deasemeni, d. colonel Dobrotescu constatând că şi cartierul Griviţa are mulţi copii săraci, a căutat să înfiinţeze un solar şi pe lângă şcoala primară din strada Arad.

Acest solar este aproape gata, având bazinul şi duşurile terminate. El va fi pus la dispoziţia copiilor chiar în cursul acestei săptămâni. Bazinul acestui solar având o capacitate mai mică, d. primar a dat dispoziţiuni ca, copiii să vină pe echipe (câte 25 pe oră). Şi aici vor primi îngrijire şi educaţie peste două sute de copii zilnic.

Pe lângă aceste minunate realizări, d. colonel Dobrotescu a trimes anul acesta la colonia sectorului din Predeal un număr de 150 copii săraci şi debili care vor fi hrăniţi şi îngrijiţi timp de o lună, educaţia primind-o dela comandantele străjere delegate, dela Straja Ţării.

D. colonel Dobrotescu, încă din primăvară s'a ocupat personal de refacerea căminului, de confortul şi îngrijirea lui.

La înfăptuirea acestor opere d-sa a avut buni colaboratori în d-nii C. Leoveanu şi Emil Mitulescu funcţionari superiori ai sectorului.

Asemenea iniţiative şi înfăptuiri merită să fie relevate.

C. RĂD.
(„România")

CANOTAJ

Concursul de canotaj de pe lacul Herăstrău

Duminică 4 August, s'a desfăşurat pe lacul Herăstrău, într'o mare animaţie, concursul de canotaj între cluburile nautice din Bucureşti.

La ora 4 şi jumătate d. amiral N. Păiş, ministrul Aeronauticei şi Marinei, care este şi preşedintele Federaţiei sporturilor nautice, a sosit la debarcaderul din „Luna Bucureştilor", aranjat special pentru juriul concursului.

ASISTENŢA

Au fost de faţă, printre invitaţi, afară de d. amiral adj. Păiş, ministrul Aerului şi Marinei, d-na şi d. c-dor Constantinescu-Claps, comandor Nedelcu, comandor Coandă, comandor Iacomi, comandor Steriopol, Radu Brăescu, Al. Fătulescu, col. Davilla, ing. Mişicu, Iorgu Arsene, Rosetti, lt. Constantinescu, ataşat la cabinetul d-lui ministru, Al. Ionescu, d-na Mary Gheorghiu, d-na Ureche, d-na Constantinescu, d-na şi d. ing. Ionel Dumitrescu, comandor Săvulescu, Foca, Şerbănescu, etc.

Cu toate că cerul ameninţa cu urgia unei ploi de vară, totuş vastul teren ce se întinde în faţa debarcaderului era plin de lume de toate categoriile, sexele şi vârstele, ceia ce dovedeşte că sportul de apă atrage publicul.

Dacă s'ar mări posibilităţile, ne spune d. ministru Păiş, ca educaţia sporturilor de apă să fie cât mai mult difuzată în toate straturile poporului, în scurt timp, am vedea la manifestaţiile nautice, mii şi mii de oameni.

Sporturile de apă, spre deosebire de multe alte sporturi, au, faţă de tineret, pe lângă rolul educativ şi de sănătate şi o influenţă asupra carierei lui.

La noi tineretul are un mare debuşeu pe calea marinei.

„Viitorul ţării noastre e şi pe mare" a spus cândva Majestatea Sa Regele şi această vorbă regală are o mare valoare, căci ţara noastră, adaugă d. ministru Păiş, trebue să-şi îndrepte activitatea şi pentru câştigarea căilor de apă. Avem toate şansele să isbutim, să scoatem pentru ţara noastră cât mai multe venituri, până acum nesocotite.

Avem tot ce ne trebue să isbutim.

Când privesc acest tineret care se avântă cu atâta vigoare, pe apă, şi acest popor strâns să-l admire, am convingerea că ne pregătim temeinic pentru cucerirea şi a altor debuşeuri de viaţă economică.

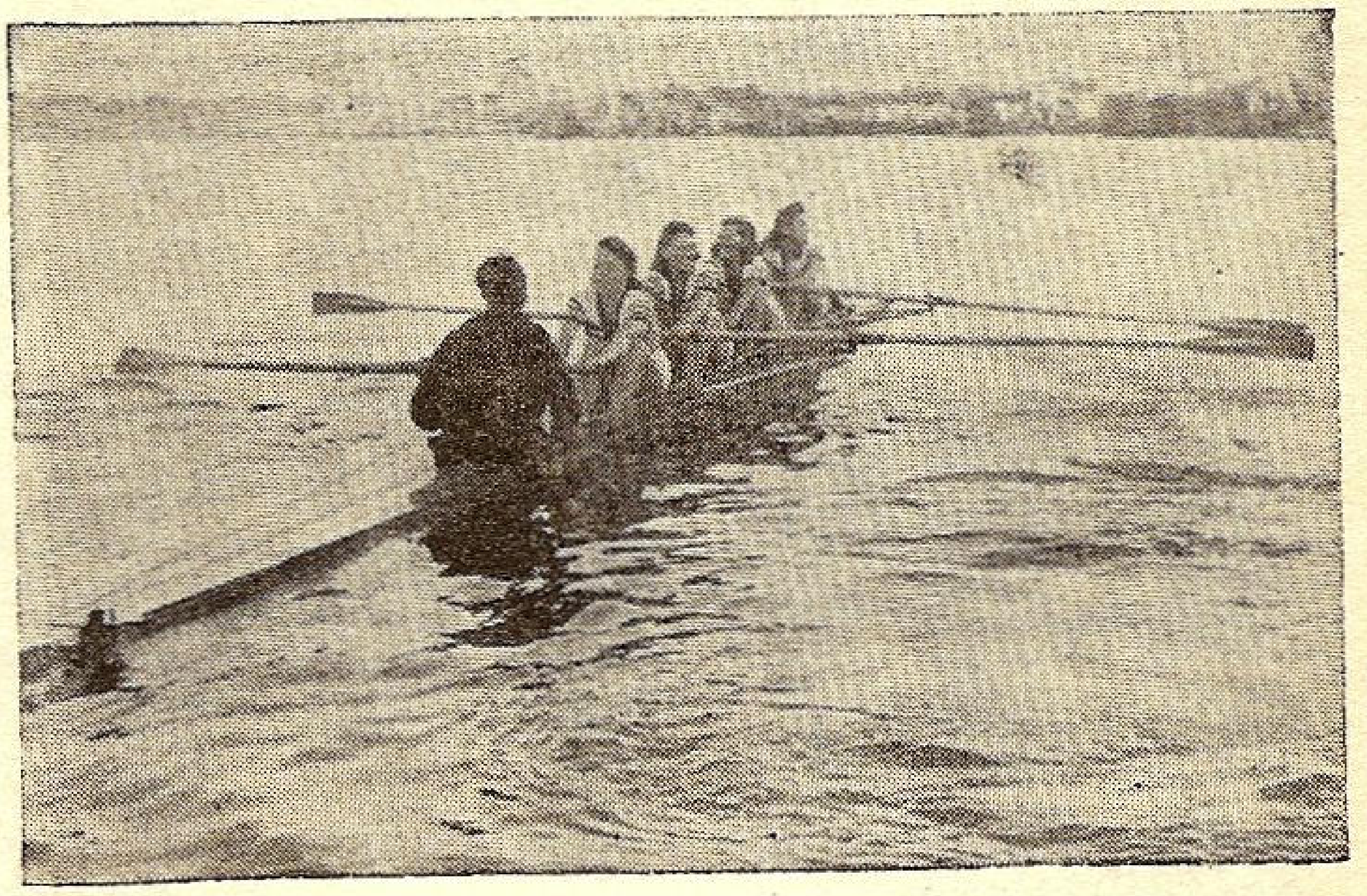
REZULTATUL TEHNIC AL CONCURSURILOR

Skiff de 1 domni : 1. Cerhati (CFR) 3 min. 40 s. ; 2. Barcani Paul (Metropola) ; 3. Ilie Telic (Distribuţia).

Caiac dublu doamne : 1. Dor de Ducă (Isa Tănăsescu - Ada Carapancea), timp 3'36'' ; 2. Distribuţia (Maria Dobrescu - Nuţi Filipescu) ; 3. Distribuţia (Eleonore Offenhaimer - Paula Petroiu).

Gig 4+1 (începători) : 1. Metropola (Linda Karol, Marinescu, Şerbănescu, Lessing, Stoessel) ; 2. C. F. R. (Răşinaru, Ronai, Constantinescu, Trofin, Bocsei).

Skiff 1 persoană doamne : 1. Iolanda Marton (Metropola) timp 2'18'' ; 2. Lolla Machedon (CFR).



Unul din Schiffurile 4+1 doamne

Caiac dublu domni : 1. Dor de Ducă, timp 2'12'' (Gică Gheorghiade şi Lică Giurgiuveanu) ; 2. Dor de Ducă (Gherman şi Pantea). 3. C. F. R. (Cristian Teodorescu şi Ronai).

Schiff 4+1 juniori : 1. Metropola, timp 3'51'' (Rurac, Linda Carol, Vasiliade, Lessing şi Popovici) ; 2. Academia Comercială (Aurescu, Jerescu, Florescu şi Diamantopol) ; 3. Yachting Club Rom. (Brandrup, Mihăilescu, Echis, Por, Otto).

Schiff II două persoane seniori : 1. Metropola, timp 3'37'' (Marton şi Minculescu) ; 2. C. F. R. Cerhati-Becesy ; 3. U. C. B. Porr şi Schulle.

Schiff 4+1 Doamne : 1. C. F. R., timp 2'29'', (Muza Demetrescu, Ursin, Lolla Machedon, Ita Cerhati şi Becesy) ; 2. Metropola, (Iolanda Marton, Berescu, Ursu, Minculescu, Negulescu).

Caiac dublu mixt : 1. Dor de Ducă (Ada Carapancea cu d. Gheorghiade) timp 2'37'' ; 2. Dor de Ducă (Simona Petrovan cu d. Lică Giurgiuveanu ; 3. Dor de Ducă (Ica Tănăsescu cu d. Gherman).

Schiff 4+1 domni : 1. C. F. R. timp 3'40'' (Bucurescu, Mureşan, Fros, Cerhati şi Becesy) ; 2. Metropola.

O NOUĂ REALIZARE A U. C. B.-ULUI

După sfârşitul concursului, petrecut într'o mare animaţie, publicul de pe mal îndemnând cu voioşie şi insistent pe concurenţi, d. ministru a poftit pe invitaţi să se sue pe vaporet spre a face o plimbare pe lacul Herăstrău, trecând şi prin ecluza ce leagă lacurile între ele.

Pentru toată lumea trecerea printr'o ecluză a fost ceva nou. Ea a fost construită în timp record: 47 de zile. Este o lucrare care face cinste geniului civil dela U. C. B. D. ministru ing. Caranfil, poate fi mândru de opera de înfrumuseţare ce a făcut-o împrejurimilor Capitalei, care până acum erau adevărată sălbăticie.

Diferenţa între cele două lacuri, între cari e făcută ecluza, este mai bine de 4 metri.

Personal d. ministru Păiş, ca marinar hârşit, a dat explicaţii asupra funcţionării ecluzei spunând că mai toate porturile în Anglia, lucrează cu ecluze din cauza fluxului şi refluxului apelor înconjurătoare.

IMPĂRŢIREA PREMIILOR

In urmă d. ministru şi invitaţii săi s'au oprit la debarcaderul clubului nautic Metropola şi a împărţit concurenţilor câştigători: o cupă, plachete şi strângeri de mâini...

CUVÂNTAREA D-LUI MINISTRU

Ca preşedinte al Federaţiei sporturilor nautice, a spus d. ministru Păiş, concurenţilor, vă felicit şi ori de câteori puteţi să vă manifestaţi,, vă rog să arătaţi că sporturile de apă sunt tot aşa de interesante dacă nu şi mai utile, ca şi celelalte sporturi.

S'a servit apoi o gustare la care d. ministru Păiş a închinat primul pahar în sănătatea M. S. Regelui, înaltul ocrotitor al sporturilor.

Intreaga asistenţă a subliniat cu urale repetate.

D. ing. Mişicu în numele cluburilor şi a sportivilor de faţă, a mulţumit călduros d-lui ministru Păiş pentru calda şi susţinuta încurajare ce o acordă sporturilor de apă.

C. A. OR.

INNOT

Al doilea concurs nautic din acest sezon

Strandul Obor a găzduit la 21 Iulie un al doilea concurs de înnot disputat în cadrul Ligii Muntenia.

Spectatori au fost circa 1000, în majoritate străjeri şi tineret.

Cursele au fost spectaculoase, în special cele de copii şi fete — unde am avut prilejul să constatăm că o generaţie nouă ce se impune zi cu zi, s'a afirmat şi eri, când copii sub 15 ani au realizat adevărate performanţe.

Pe cluburi, *Liga Navală Română* s'a dovedit a fi un adevărat club a cărui specialitate este aceea de a îndruma tinerele talente în tainele înnotului. Astfel *Liga Navală Română dispune actualmente de cel mai mare efectiv de copii.*

Să nu uităm că la concursul de ieri „Liga" a concurat cu serii întregi de copii şi fetiţe.

La acest concurs au asistat: d-nii *Mihail Savu*, preşedintele F. R. I., *Leoveanu*, preşedintele regiunii Muntenia, *Victor Catina, Paul Stroescu, Radu Grigore* din partea regiunii Muntenia.

Din partea Primăriei Sectorului Negru, d. *Cristescu*, secretar general, d. *Mustaţă*.

Concursul s'a bucurat de un deplin succes, organizarea dovedindu-se a fi la nivelul tuturor aşteptărilor.

REZULTATE TECHNICE

50 metri Crawl copii. Seria I

1) Ceardaridis N. (LNR) 50"6; 2) Lăzărescu A. (LNR) 50"8; 3) Popescu St. (LNR) 55"2.

Seria II.

1) Caracaş Iustin (LNR) 47"8; 2) Săvescu Nicolae (LNR) 47"9; 3) Pătulea Vasile (CFR) 50".

Seria III-a.

1) Caracaş Adrian (LNR) 41"8; 2) Iliescu Ilie (St. R.) 43"; 3) Lăzărescu C-tin (LNR) 45".

Seria IV-a.

1) Săvescu Pavel (St. R.) 35"6; 2) Adochiţă Gh. (LNR) 40"; 3) Rosenberg O. (CNR) 42".

50 metri brasse fetiţe.
Seria I.

1) Ghiţescu Elena (LNR) 55"6; 2) Didina Moraru (LNR) 56"; 3) Marinescu Verona (LNR) 1'1".

Seria II-a.

1) Weigel Mariana (St. R.) 50"8; 2) Tica Cristescu (VD) 52"; 3) Pruncu Mimi (LNR) 53"2.

50 metri spate copii.
Seria I-a.

1) Maximilian A. (LNR) 50"4; 2) Lăzărescu C-tin (LNR) 54"; 3) Mihăilescu Gh. (CFR) 55'.

Seria II-a.

1) Săvescu Pavel (St. R.) 43"; 2) Kagic Kagian (CFR) 47"8; 3) Rosenberg O. (CNR) 48".

50 metri spate fetiţe.

Seria I-a.

1) Vasiliu Nana (LNR) 1'1"; 2) Moraru Didina (LNR) 1,8"; 3) Dumitrescu Carola (LNR) 1'2".

Seria II-a.

1) Weigel Mariana (St. R.) 50"8; 2) Tica Cristescu (VD) 53"; 3) Dumitrescu Elena (LNR) 55".

50 metri brasse copii.

Seria I-a.

1) Ionescu D-tru (VD) 51"; 2) Păunescu Victor (LNR) 52"; 3) Caracaş Adrian (LNR) 57".

Seria II-a.

1) Popescu Caton (St. R.) 46"; 2) Ştefan Tudor (CFR) 48"8; 3) Rosenberg (CNR) 50".

50 metri crawl fetiţe.

1) Tica Cristescu (VD) 52"; 2) Ghiţescu Elena (LNR) 53"2; 3) Dobrescu Geta (St. R.) 54"3.

100 metri brasse doamne.

1) Kato Lenghel (VD) 1'48"; 2) Stofran Isabela (St. R. 1'51"; 3) Marga Giuris (LNR) 1'55".

200 metri liber domni.
Seria I-a.

1) Pătulea Th. (CFR) 3'26"8; 2) Pomuţ Jean (CFR) 4'; 3) Radu Niculae (CFR) 4'18".

Seria II-a.

1) Adrian Adrian (Metr.) 2'50"; 2) Leon Levita (VD) 2'51"; 3) Nelu Georgescu (VD) 3'1"8.

50 metri juniori.

1) Neagu Stelian (LNR) 36"; 2) Nefianu A. (VD) 39"; 3) Pomuţ Jean (CFR) 40"4.

100 metri spate domni.

1) Popescu Gh. (Metr.) 1'28"6; 2) Bruno Rotter (CNR) 1'30"; 3) Brătan Florea (St. R.) 1'38".

100 metri spate doamne.

1) Mariana Weigel (St. R.) 1'15"; 2) Stofran Isabela (St. R.) 2'; 3) Dumitrescu Elena (LNR) 2'7"4.

Numărul participanților pe cluburi:

Liga Navală Regală Română (LNR)	25
Stadiul Român (St. R.)	10
Căile Ferate Române (CFR)	8
Viforul Dacia (VD)	7
Clubul Nautic Român (CNR)	3
Metropola (Metr.)	3

Concursul de înnot pentru Fanionul L. N. R. R.

Duminică dimineața 28 Iulie a. c. a avut loc concursul de înnot pentru FANIONUL L. N. R. R. în strandul „Obor", organizat de secția de natație a L. N. R. R. Au participat toate cluburile din București cu efectivele complecte, dat fiind că în joc era un trofeu cu totul original, și mai ales că pentru prima dată la un concurs de înnot au fost introduse și probe de copii cari contau în clasament.

Un public numeros, format mai ales din străjeri, a ținut să asiste la acest concurs unde copii aveau cuvântul pentru prima oară.

Din partea Ligii Navale Române a fost D-l General Negreanu cu familia.

REZULTATUL CONCURSULUI DE INNOT PENTRU FANIONUL L. N. R. R. 28-VII-940 STRANDUL „OBOR"

				Punctajul					
				L. N. R.	St. Rom.	Metr.	C. N. R.	V. D.	Venus
50 m. copii sub 15 ani									
1) Săvescu Pavel	S. Rom.	36"3		0	5	"	"	"	1
2) Adochiță Gh.	L. N. R.	38"2		3	0	"	"	"	
3) Ganga I.	Venus.	41"		"	"	"	"	"	
100 m. liber domni									
1) Pușcașu P.	Metr.	1'11"4		"	"	5		"	
2) Georgescu N.	V. D.	1'13"		"	"	"	"	3	
3) Adrian A.	Metr.	1'14"		"	"	1	"	"	
100 m. liber doamne									
1) Stofran Isab.	St. Rom.	1'39"		"	5	"		"	
2) Bebe Wexler	C. N. R.	1'44"		"	"	"	3	"	
3) Shildaus A.	"	2'3"		"	"	"	1	"	
50 m. brasse fetițe 15 ani									
1) Weigelt M:	St. Rom.	49"		"	5	"	"	"	
2) Pruncu Mimi	L. N. R.	50"3		3	"	"	"	"	
3) Moraru Didina	"	62"		1	"	"	"	"	
100 m. brasse domni									
1) Popescu Gh.	Metr.	1'21"4		"	"	5	"	"	
2) Pușcașu P.	"	1'32"		"	"	3	"	"	
3) Georgescu N.	V. D.	1'38"		"	"	"	"	1	
50 m. liber copii 15-16 ani									
1) Sandru N.	L. N. R.	40"		5	"	"	"	"	
2) Caracaș A.	"	40"1		3	"	"	"	"	
3) Iliescu I.	St. Rom.	44"		"	1	"	"	"	
50 m. liber juniori									
1) Elias Al.	Metr.	34"		"	"	5	"	"	
2) Neagu St.	L. N. R.	34"3		3	"	"	"	"	
3) Wolf Anerei	St. Rom.	35"		"	1	"	"	"	
100 m. brasse doamne									
1) Stofran Is.	St. Rom.	1'51"		"	5	"	"	"	
2) Bebe Wexler	C. N. R.	1'55"4		"	"	"	3	"	
3) Aghi Simoni	V. D.	1'56"8		"	"	"	"	1	
50 m. spate fetițe 15 ani									
1) Weigelt M.	St. Rom.	52"		"	5	"	"	"	
2) Pruncu Mimi	L. N. R.	56"		3	"	"	"	"	
3) Moraru Didina	"	1'5"		1	"	"	"	"	
50 m. brasse copii 15 ani									
1) Caracaș A.	L. N. R.	49"		5	"	"	"	"	
2) Păunescu V.	"	51"		3	"	"	"	"	
3) Adochiță Gh.	"	55"		1	"	"	"	"	
100 m. spate domni									
1) Popescu Gh.	Metr.	1'30"				5			
2) Vogel	C. N. R.	1'32"		"	"	"	3	"	
3) Pușcașu P.	Metr.	1'42"		"	"	1	"	"	
100 m. pate doamne									
1) Bebe Wexler	C. N. R.	1'57"		"	"	"	5	"	
2) Stofran Is.	St. Rom.	2'3"		"	3	"	"	"	
3) Dumitrescu C.	L. N. R.	2'10"		1	"	"	"	"	
				32	30	25	15	5	1

Fanionul a fost câștigat de secția noastră cu 32 puncte față de al doilea clasat, St. Român cu 30 puncte. Totuși secția noastră nu înțelege să câștige un trofeu pus în competițiune de noi și ca atare Fanionul a fost decernat St. Român, al doilea clasat.

Străjerii și înnotul

La strandul Obor, prin îngrijirea Primăriei Sectorului Negru, a fost instalată o tabără străjerească, care după 30 zile de viață întăritoare și recreație s'a închis.

In prezența d-lor *Goruzi,* inspector la Straja Țării, *Botez,* șef. de secție și a d-lui Primar al Sectorului II Negru, a avut loc Sâmbătă 27 Iulie închiderea taberei străjerești pe luna Iulie. La sosire, d-nii oficiali au trecut colonia în revistă și au luat notă de activitatea taberei în timpul celor 30 zile. D-nii oficiali ai Străjei Țării au felicitat pe d-nul *Pușcașu* comandantul taberei pentru frumoasa organizare pe care a făcut-o și pentru disciplina pe care au arătat-o elevii săi în tot decursul lunei.

După inspecția făcută prin tabără d-nul comandant Pușcașu a ordonat începerea programului care a constat, în primul rând, din exerciții de înnot conduse de d-nii profesori Dan Ștefan și Stroescu Aurel. Probele de înot au dat următoarele rezultate:

50 m. liber străjeri sub 15 ani: 1) Dan Vasile; 2) Dumitrescu Dumitru ; 3) Vasilescu Ștefan.

50 metri brasse străjeri sub 15 ani: 1) Dan Vasile; 2) Reis Dumitrescu; 3) Velin Toma.

100 metri liber străjeri sub 17 ani: 1) Oprea Petru; 2) Sotir Florea; 3) Constantinescu Florea.

„Cupa Mihail Savu" disputată la Tg. Mureș

Concursurile de natație pentru cupa Mihail Savu au luat sfârșit.

Victoria a revenit reprezentanților orașului cari au învins cu 169,5 puncte la 142,5 puncte, pe cei ai Clujului.

Iată rezultatele înregistrate:

100 metri liber (domni): 1) Ciszmaș (C) 1,09,6 min.; 2) Bekes (T. M.) 1,09,8; 3) Toth 1,10,8.

4×100 (domni): 1) Cluj (Ciszmaș, Györffi, Scheidner, Băra) 11,28,6 min. 2) T. Mureș 11,39,3 min.

Ștafetă 3×100 mixt (doamne): 1) Tg. Mureș (Perlacki, Daroczi, Damasz) 5,41,1 min. 2) Cluj 5,40 min. 3)) Tg. Mureș B. 5,53 min.

400 metri liber (domni): Györffi (C) 6,07 min. 2) Bekes (T. M.) 6,17,5 min. 3) Iordache (C) 6,18,5 min.

100 metri liber (doamne): 1) Damasz (T. M. 1,29,7 min.); 2) Perlacki (T. M.) 1,45,3 min. 3) Kactelor (T. M.) 1,46,2 min.

4×100 (domni: 1) Tg Mureș (Fülopp, Vereș, Toth, Bekes) 4,82,2 min. 2) Cluj 4,49,1 min.

Water-polo: Tg. Mureș — Cluj 3-3 (3-2).

Au marcat Vereș (2) și Covaci pentru Tg. Mureș și Iordache (2) și Payo pentru Cluj.

Concursul de înnot București—Timișoara

Sâmbătă 3 și Duminică 4 August a. c. a avut loc la Timișoara un concurs de înnot și polo pe apă, între București și echipa selecționată a orașului Timișoara în folosul refugiaților. Un public numeros a ținut să asiste la frumosul spectacol, pus pe program de regiune în frunte cu inimosul ei președinte D. av. I. Teban.

Deasemenea concursul s'a bucurat de patronajul d-lui Coriolan Băran, Primarul Orașului Timișoara.

Timpul frumos și apa caldă au făcut să se obțină rezultate satisfăcătoare.

REZULTATELE TEHNICE

Ziua 1 în nocturnă.

100 m. liber juniori: 1) Hozdovici, Timișoara 1'12"; 2) Georgescu, București 1'14"8; 3) Varadi, Timișoara 1'15.

66 m. brasse fetițe sub 15 ani : 1) Weigelt Mariana, București 1'10"6 ; 2) Pruncu Mimi, București 1'13"9 ; 3) Merdler, Timișoara 1'14".

Bucureștencile s'au dovedit că știu să câștige o cursă chiar după o călătorie care a durat toată noaptea, realizând și timpuri bune.

100 m. brasse domni : 1) Popescu Gh., București 1'23" ; 2) Norman, Timişoara 1'24"2 ; 3) Nicolici, Timişoara 1'31"9.

Primii doi au făcut timpuri bune, deși lipsiți de condiție fizică.

100 m. liber domni : 1) Buhonitzki, Timișoara 1'6"8 ; 2) Recer, Timișoara 1'10" ; 3) Pușcașu, București 1'13".

Timpuri foarte slabe.

100 m. liber doamne : 1) Rafael, Arad 1'25" ; 2) Hertzl, Timișoara 1'38" ; 3) Stofran, București 1'41"6.

Arădeanca a realizat un timp frumușel și a lăsat impresia că ar putea realiza mai mult, cu o concurentă mai tare.

66 m. liber copii : 1) Varadi, Timișoara 46" ; 2) Săvescu, București 49" ; 3) Katz, Timișoara 55"'.

Ștafeta 4×200 m. domni : 1) Timișoara 10'44"2 (Pülok, Albala, Bohunitzky, Retcer) ; 2) București 11'49"9, (Adrian, Pușcașu, Georgescu, Levita) ; 3) Timișoara b 12'6"2.

Timișorenii intenționau să bată recordul național, pe care nu au reușit nici măcar să-l apropie.

Sărituri

Al. Lascu, campionul național de sărituri artistice a executat o serie de sărituri printre cari și câteva comice unde a cules aplauze furtunoase.

Au urmat 2 matchuri de polo pe apă între echipele A și B ale reprezentativelor,

Rezultatele :

Timișoara B — București B (2-1).

Timișoara A — București A (8-5).

ZIUA II

200 m. liber juniori : 1) Varadi I., Timișoara 2'46"6 ; 2) Hozdovici, Timișoara 2'52"6 ; 3) Georgescu, București 2'56"6.

100 m. brasse doamne : 1) Kato Lengel, București 1'48"4 ; 2) Agbi Simoni, București 1'49"6 ; 3) Baroși, Arad 1'50".

200 m. brasse domni : 1) Popescu Gh., București 3'6"2 ; 2) Norman, Timișoara 3'6"2 ; 3) Roter, București 3'17"4.

Primii doi au realizat timpuri ce se apropie de recordul național, și credem că în curând îl vor depăși.

33 m. brasse copii : 1) Săvescu, București 27" ; 2) Adochiță, București 34" ; 3) Ganga, București 35".

Copii din București au câștigat primele trei locuri, dovedindu-se superiori colegilor din Timișoara.

400 m. liber domni : 1) Albala, Timișoara 5'56" ; 2) Levita, București 6'18"6 ; 3) Tomescu, Arad 6'21"4.

66 m. liber fetițe : 1) Hetzl II, Timișoara 1'1"4 ; 2) Kratcki, Timișoara 1'12"2 ; 3) Cristescu, București 1'14"3.

66 mm. liber copii. Seria I : 1) Săvescu, București 47"8 ; 2) Konia, Arad 56"7 ; 3) Ganga, București 1'2"8.

Seria II : 1) Katz, Timișoara 54" ; 2) Adochiță, București 57" ; 3) Nicolici, Timișoara 1'2".

3×100 mixt ștafetă : 1) Timișoara A 3'52"6 ; 2) Timișoara B 4'13"3 ; 3) București 4'20"5.

Sărituri : Lascu sare din nou și culege noi aplauze.

Polo pe apă :

Timișoara B — București B 3-1.

Timișoara A — București A 6-3.

Seria III : 1. Adochiță (L. N. R.) 41" ; 2) Răducanu (C. F. R.) 42"2' ; 3. Mirea Gh. Mircea (C. F. R.) 44"

Clasamentul general pe 50 m. copii sub 14 ani :

1. Adochiță (L. N. R.) 41" ; 2) Răducanu (C. F. R.) 42"2 ; 3) Mirea Gh. Mircea (C. F. R.) 44".

La această întrecere copiii, deși sub 14 ani, au dat dovadă de reale calități aquatice dacă se mai consideră că majoritatea dintre ei au înotat un croual aproape perfect.

100 mm. liber domni : 1. Pușcașu Paul(Metropola) 1'10"4 ; 2. Adrian Adrian (Metropola) 1,14" 3. Prisli Cornel (C. N. R.) 1'24"6.

Pușcașu se menține ; nu ne putem da însă seama dece Adrian a realizat un timp atât de slab. Ne obișnuisem să-l vedem mai bun la antrenament. Incă în acest an a înnotat sub 1'10".

100 brasse (Copii 14—16 ani) : 1. Popescu Coton (L. N. R.) 1'37" ; Stoica Ion (C. F. R.) 1'48"2 ; 3) Victor Păunescu (L. N. R.) 1'59".

50 m. brasse fetițe (sub 15 ani) : 1) Mărgineanu Elena (L. N. R.) 1'04"6 ; 2. Petrescu Zoe (L. N. R. 1'04"6 ; 3. Nicolița Popa (L. N. R.) 1'07"2.

50 m. spate copii : 1. Adochiță Gh. (L. N. R.) 52"5. 2. Lăzărescu C-tin (L. N. R.) 55" ; 3. Lăzărescu Anghel (L. N. R.) 1'08"7.

100 m. brasse doamne. Seria I : 1. Dobrescu Geta (St. R.) 2'03"; 2. Moraru Didina (L. N. R.) 2'05" ; 3. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 2'05"6.

Seria II : 1. Mariana Weigel (St. R.) 1'47" ; 2. Pruncu Mimi (L. N. R.) 1'54" ; 3. Tica Cristescu (V. D.) 1'56"8.

De subliniat timpul excelent realizat de Mariana Weigel care este în mare progres.

100 m. liber copii (între 14—16 ani). Seria I : 1. Soceanu Horia (St. R.) 1'34"8 ; 2. Gonga Ion (Venus) 1'35"4 ; 3. Stoica Ion (C. F. R.) 1'41".

Dacă socotim vârsta concurenților timpurile sunt mai mult decât satisfăcătoare.

Seria II : 1. Săvescu Pavel (St. R.) 1'21"4 ; 2. Sasu (Individual) 1'43"8 ; 3. Șandru (L. N. R.) 1'44"6.

Incă odată copilul minune a dovedit calitățile sale de mare sprinter și mai cu seamă acum când abia a depășit 14 ani. Viitorul îi surâde dacă va ști să-și exploateze marile lui calități în mod rațional. Natația în România va avea de câștigat de pe urma lui.

50 m. spate fetițe (sub 15 ani) : 1. Tica Cristescu (V. D.) 56" ; 2. Dobrescu Geta (St. R.) 56"2 ; 3. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 1'0"6.

50 m. brasse copii (sub 14 ani). Seria I : 1. Ușurelu Sandu (C. F. R.) 1'04" ; 2. Meraru Bebe (L. N. R.) 1'04"1 ; 3. Constantinescu D-tru (L. N. R.) 1'05".

Seria II : 1. Ionescu D-tru (V. D.) 50"4 ; 2. Adochiță (L. N. R.) 52"4 ; 3. Matien (L. N. R.) 1'01".

400 m. liber domni : 1. Pușcașu Paul (Metropola) 6'11"4 ; 2. Adrian Adrian (Metropola) 6'30"8 ; 3. Satmări Alex. (C. F. R.) 7'.

50 m. liber fetițe : 1. Pruncu Mimi (L. N. R.) 52" ; 2. Tica Cristescu (V. D.) 52"2 ; 3. Maru Didina (L. N. R.) 56".

100 m. spate copii (până la 16 ani) : 1. Kaigian H. (C. F. R.) 1'50"8 ; 2. Floreștean Ion (C. F. R.) 1'53" ; 3. Mihăilescu Gh. (C. F. R.) 1'54".

Matcul de polo pe apă ce urma să aibă loc între două selecționate nu s'a mai ținut din cauza concursurilor cari s'au terminat la ora 13.

R.

Al treilea concurs dela Obor

Duminică 11 August, la orele 10,30 s'a desfășurat la strandul Obor, un reușit concurs de înnot și spunem reușit mai mult pentru faptul că politica de promovare a elementelor tinere și-a găsit rostul în acest concurs.

In adevăr la chemarea adresată de către legiune, către copii și tineretul bucureștean, aceștia au răspuns în corpore.

Timpurile realizate sunt în general satisfăcătoare. Dacă ne gândim că, numai de circa 45 de zile a început antrenarea copiilor, putem să ne considerăm pe drumul cel mai bun.

Astfel merită felicitări grupările C. F. R. și L. N. R., care în momentul de față au cei mai mulți copii.

Iată filmul întrecerilor de eri:

100 m. brasse domni: 1. Popescu Gh. — (Metropola 1'24"8 ; 2. Vasiliu C-tin (C. F. R.) 1'30".

In această cursă a mers, afară din concurs și Bubi Eminger, înotând 100 m., spate în timpul foarte bun de 1'22"2. Atențiune cei care înnotați spate la campionatele naționale.

50 m. liber copii (sub 14 ani). Seria I: 1. Lăzărescu Anghel (L. N. R.) 49" ; 2. Constantinescu D-tru (L. N. R.) 55"8 ; 3. Niculescu Ion (L. N. R.) 1'.

Seria II: 1. Tiberiu Cimpoi (C. F. R.) 49" ; 2. Dima C-tin (C. F. R.) 30" ; 3. Dobre Gh. (L. N. R.) 53"6.

De ziua marinarilor

Joi 15 August la strandul Obor, s'a desfășurat un mare concurs de înnot organizat, după cum s'a anunțat la timp, de către L. N. R. R.

Lupta s'a dat între șase cluburi bucureștene și a revenit echipei „Metropola" care a reușit să strângă la start cei mai mulți seniori și cari au decis câștigarea primului loc în clasament, prin câștigarea a opt puncte la ștafeta 3×100 mixt.

Astfel că invidiata cupă a revenit pe merit și definitiv echipei Uzinelor Comunale.

Rezultate technice.

100 m. brasse doamne: 1. Marioara Weighel (St. R.) 1'46"8 ; 2. Isabela Ștofran (St. R.) 1'50" ; 3. Moraru Didina (L. N. R.) 2'02".

St. R. = 8 puncte.
L. N. R. = 1 punct.

100 m. brasse domni: 1. Popescu Gh. (Metropola) 1'23"4 ; 2. Pușcașu I. (Metropola) 1'30" ; 3. Popescu Caton (L. N. R.) 1'34".

Metropola 8 puncte.
L. N. R. 1 punct.

50 m. liber străjeri sub 14 ani. Seria I: 1. Panaitescu (L. N. R.) 51"6 ; 2.Constantinescu D-tru (L. N. R.) 56" ; 3. Niculescu Ion (L. N. R.) 57"6.

Seria I: 1. Adochiță (L. N. R.) 41" ; 2. Răducanu I. (C. F. R.) 41"4 ; 3. Dima C-tin (C. F. R.) 46"8.

50 m. brasse străjeri sub 16 ani: 1. Stoica Ion (C. F. R.) 49"4 ; 2. Ionescu D. (Metropola) 51" ; 3. Tita Stelian (C. F. R.).

Din cauza sosirei nereglementare, Stoica Ion (C. F. R.) și Ionescu D-tru (Metropola) au fost descalificați.

C. F. R. = 5 puncte.

50 m. brasse străjere. Seria I: 1. Mărgineanu El. (L. N. R.) 1'05" ; 2. Ionescu Geta (L. N. R.) 1'05"4 ; 3. Ionescu Nușa (L. N. R.) 1'06".

Seria II: 1. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 56" ; 2. Dumitrescu El. (L. N. R.) 1'02" ; 3. Fințescu Niculina (C. F. R.) 1'03"8.

100 m. liber doamne: 1. Isabela Stofran (St. R.) 1'45" ; 2. Moraru Didina (L. N. R.) 1'59"2 ; 3. Dobrescu Geta (St. R.) 2'04"2.

St. R. = 6 puncte.
L. N. R. = 3 puncte.

100 m. liber domni: 1. Pușcașu Paul (M.) 1'16"6 ; 2. Popescu Gh. (M) 1'18"4 ; 3. Manoliu I. (M) 1'22.

Metropola = 9 puncte.

50 m. brasse străjeri. Seria I: 1. Ușurelu Sandu (C. F. R.) 58"4 ; 2. Zaharescu (L. N. R.) 1'01" ; 3. Ion Niculae (C. F. R.) 1'08".

Seria II: 1. Ionescu D-tru (M.) 49" ; 2. Constantinescu D-tru (L. N. R.) 1'04"4 ; 3. Moraru Bebe (L. N. R.) 1'04"6.

50 m. liber străjeri sub 16 ani. Seria I: 1. Gonga (Venus) 39"8 ; 2. Soceanu (St. R.) 41"1 ; 3. Betale N. (Individ.) 42".

Seria II: 1. Sasu Iulius (M.) 40" ; 2. Șandru (L. N. R.) 42"6 ; 3. Răducanu (C. F. R.) 44".

100 m. spate doamne: 1. Mariana Weigelt (St. R.) 1'54"2 ; 2. Dumitrescu El. (L. N. R.) 1'54"4 ; 3. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 2'15".

St. R. = 5 puncte.
L. N. R. R. = puncte.

100 m. spate domni: 1. Manoliu (M.) 1'35"8 ; 2. Pușcașu (N.) 1'37"6 ; 3. Popescu (M.) 1'47".

Metropola = 9 puncte.

50 m. spate străjeri sub 14 ani: 1. Adochiță (L. N. R. 51"8 ; 2. Ionescu D-tru (M.) 54"4 ; 3. Panaitescu (L. N. R.) 1'02".

L. N. R. = 6 puncte.
Metropola = 3 puncte.

50 m. spate străjeri sub 16 ani: 1. Kagian H. (C. F. R.) 48" ; 2. Ganga V. (Venus) 54"6 ; 3. Șandru I. (L. N. R.) 55".

C. F. R. = 5 puncte.
L. N. R. = 1 punct.

Ștafetă 3×100 m. mixt doamne: 1. St. R. (Dobrescu Geta, Mariana Weigel, Isabela Ștofran) 5'45" ; 2. L. N. R. (Dumitrescu, El. Dumitrescu Carola, Moraru Didina) 6'14".

St. R. = 5 puncte.
L. N. R. = 3 puncte.

Ștafetă 3×100 m. mixt domni: 1. Metropola A 4'44" ; 2. Metropola B. 4'48"2 ; 3. L. N. R. 5'14".

Metropola = 8 puncte.
L. N. R. = 1 punct.

Clasamentul general pe echipe.

1. Metropola cu 45 puncte.
2. L. N. R. cu 34 puncte.
3. St. R. cu 28 puncte.
4. C. F. R. cu 18 puncte.
5. Venus cu 8 puncte.

REGRI

Campionatele regionale.

Sâmbătă 17 August au început la Strandul Obor campionatele regionale de natație în cadrul cărora s'au înregistrat următoarele rezultate:

50 m. liber doamne: 1. Ștofran Isabela (St. R.) 41"2 ; 2. Pruncu Mimi (L. N. R.) 50".

50 m. străjeri sub 14 ani: 1. Răducanu Ion (C. F. R.) 44"2 ; 2. Pătulea V. C. F. R.) 44"8.

200 m. brasse domni: 1. Popescu Gh. (Metr.) 3'13" ; 2. Popescu C. (L. N. R.) 3'27".

100 m. liber doamne: 1. Ștofran (St. R.) 1'40"8 ; 2. Pruncu (L. N. R.) 1'59"8.

100 m. liber domni: 1. Teodorescu (C. F. R.) 1'18"8 ; 2. Săvescu P. (St. R.) 1'22".

50 m. brasse străjere: 1. Moraru Didina (L. N. R.) 54" ; 2. Dumitrescu Carola (L. N. R.) 57".

50 m. brasse străjeri: 1. Ionescu Mircea (Metr.) 48"4 ; 2. Ionescu D. (Metr.) 49"8.

400 m. liber domni: 1. Satmary (C. F. R.) 6'46" ; 2. Teodorescu P. (C. F. R.) 7'03".

50 m. spate străjeri 14-16 ani: 1. Săvescu Paul (St. R.) 46" ; 2. Maximilian (L. N. R.) 50".

Ștafeta 3×100 m. mixt doamne: 1. St. Român 5'30"6 ; 2. L. N. R 6'04".

Water-polo: C. F. R. - Combinata 6-0.

Campionatele regionale de canotaj se vor disputa la 29 Septembrie

In ultima adunare a regiunii București de sporturi nautice, care s'a ținut sub președinția d-lui ing. Radu Brăescu, Comitetul regiunii a luat măsuri pentru desvoltarea canotajului bucureștean.

S'a discutat disputarea campionatului regional, care s'a fixat pentru Duminică 29 Septembrie.

Nu s'a fixat încă ora când se vor ține aceste concursuri și locul, fiind în funcție de inaugurarea pavilionului FRSN, aflat pe malul lacului Floreasca, unde de acum înainte se vor desfășura toate manifestațiile sportive ale Federației Române de Sporturi Nautice.

S'a fixat deasemenea data disputării concursurilor de yole olimpice pentru cupa Dan Simionescu Râmniceanu.

Aceste concursuri se vor desfășura pe lacul Herăstrău în fața cabanei Y. C. B. începând în ziua de 20 Septembrie și urmând în zilele de 21 și 22 Septembrie, când se vor alerga ultimele curse în prezența d-lui amiral Păiș N., ministrul Aerului și marinei.

Știri din străinătate

PENTRU SALVAREA NAUFRAGIAȚILOR

In Suedia au fost experimentate cu succes două aparate de salvare.

Primul este o haină de salvare care poate fi îmbrăcată în 2 minute. Naufragiatul poate sta în apă fără a suferi de frig.

Invenția se datorește contelui *G. Mörner* și a fost inspirată de faptul că mulți naufragiați salvați mureau din cauza frigului.

Altă invenție este un aparat de semnalizare luminoasă fabricat în Norvegia. Acest aparat e destinat naufragiaților cari se găsesc într'o barcă sau pe o plută de salvare pierduți în largul mărilor. La 30 secunde face în mod automat un semnal luminos care e vizibil la 1,5 Mile marine.

Aparatul e acționat de o baterie care poate funcționa 100 ore.

In modul acesta semnalele naufragiaților pot fi zărite de navele cari trec prin raza lor de acțiune.

MOTOARELE SUBMARINELOR GERMANE

Submarinele de 250 tone (U. 1—U. 24) sunt înzestrate cu 2 motoare *Maybach* cu 12 cilindri, 350 C. V. fiecare.

Aceste motoare sunt de tipul Standard întrebuințat la auto-motoarele cari circulă pe căile ferate germane.

Ultimul model de motor Maybach are supraalimentare sistem Büchi care face ca viteza la suprafață să crească dela 13 noduri la 15 noduri.

Submarinele de 500—517 tone (U. 27—U. 32 și U. 45—U 55) au motoare M. A. N. cu 6 cilindri și 1000 C. V. fiecare cu supra-alimentare. Acelaș tip de motoare sunt instalate pe 10 torpiloare de coastă mexicane. Fiecare motor cântărește 5,75 tone.

Submarinele oceanice de 700—712 tone (U. 25, U. 26 și U. 37, U. 44) au motoare M. A. N. care desvoltă în total 3.200 C. V.

Fiecare motor are 6 cilindri, desvoltă 1650 C. V. efectiv și cântărește 16,5 tone.

E de remarcat că motoarele submarinelor germane întrebuințează supraalimentarea, iar greutatea este mult mai mică decât jumătatea greutății motoarelor submarinelor din războiul trecut.

EXPLORATORI NORVEGIENI

Strămoșii norvegienilor de astăzi, faimoșii Vikingi, navigatori renumiți, spre sfârșitul secolului VIII au descoperit insulele *Feroe, Shetland* și *Orcade*. La 867 au descoperit *Islanda*, apoi Groenlanda în 985 iar în anul 999, *Leif Erikson* a descoperit *Labradorul*, marea peninsulă a Americii, deci cu 5 secole înainte de Columb.

Dar aceste descoperiri sunt urmate de altele cu caracter științific începând din 1850 când geologul *Keilhan* a făcut însemnate descoperiri la *Svalbard* (Spitzberg).

Fridjof Nansen cu patru însoțitori a străbătut ghețarul ce acoperă *Groenlanda*, cu sky-uri și cu sănii, în 1888.

Acelaș împreună cu *Johansen* a făcut un raid de 15 luni în sanie către Polul Nord, ajungând până la latitudinea 86° 14' Nord.

Intre ani 1898—1902 a descoperit și cercetat 200.000 km. pătrați în Westul Groenlandei.

In 1903—1906, *Roald Amundsen*, la bordul navei *Gjöa* a descoperit trecerea spre N. W. și timp de 19 luni a făcut cercetări pentru determinarea poziției Polului Magnetic.

Căpitanul *Kristensen* în 1895 cu „Antartic" a debarcat pentru prima dată pe continentul antartic.

Carsten Borchgrevinck a cules numeroase informații științifice în timpul primei ierni petrecute în ani 1898—1900 pe continentul antartic.

Amundsen, plecând dela *Bariera lui Ross* a ajuns la Polul Sud cu sania la 11 Dec. 1911 unde a înfipt drapelul norvegian pe platoul *Haakon VII*.

Tot el la 25 Mai 1925 întrebuințează avionul în cercetările sale, plecând dela *New-Åalesund* (Spitzberg) cu *Ellsworth* și 4 însoțitori, dar a trebuit să întrerupă căci unul din cele două avioane a fost nevoit să aterizeze pe banchiză la latitudinea 87° 50' Nord.

La 11 Mai 1926 el pornește din nou să descopere polul Nord la bordul dirijabilului *Norge* împreună cu *Ellsworth* și generalul *Nobile*.

Au decolat din acelaș loc la ora 21 h 55 m și a doua zi la ora 15 h 30 m a sburat peste Polul Nord.

După un sbor de 72 ore au aterizat la *Teller* în *Alaska* cu un bogat material topografic, geologic și hidrografic.

Continentul antartic a fost explorat de patru expediții succesive între 1927 și 1931. Intr'una din aceste expediții, Căpitanul *Gunnar Isaachsen* a făcut ocolul întregului continent iar Căpitanii *Rüser-Larsen* și *Lützow-Holm* au adus o întreagă serie de fotografii aeriene.

U. R. S. S.

In ultimile luni ar fi intrat în serviciu 9 torpiloare din clasa M: **Sasoviets, Serp, Lukoi, Molnia, Zarnitza, Sovnarkan, Stamor, Sokki** și **Sibiriak.**

Vechiul torpilor Frunze a fost renovat și rebotezat **Bazpochtchadni.**

La Viborg au fost trimise detașamente de lucrători pentru a face din acest port o importantă bază navală care să poată adăposti chiurasatele și crucișetoarele.

A fost aprobat proectul de construire de șlepuri cu și fără motor pentru transportul cărbunilor în marea Caspică.

Aceste șlepuri vor putea duce 2000—2800 tone cărbuni și pescajul e prevăzut la 2—2,5 m.

Canalul Nipru-Bug va fi pus în serviciu în curând.

Acest canal leagă Marea Baltică dela Danzig cu Marea Neagră.

Mai multe nave fluviale vor face o călătorie de probă între Pinsk și Brest-Litowsk.

La Yacht arată că amiralitatea sovietică urmărește de aproape lucrările pentru rapida organizare a apărării golfului **Finic.**

Pe coastele Estoniei, care au fost închiriate de U. R. S. S. se refac vechile fortificații din războiul trecut.

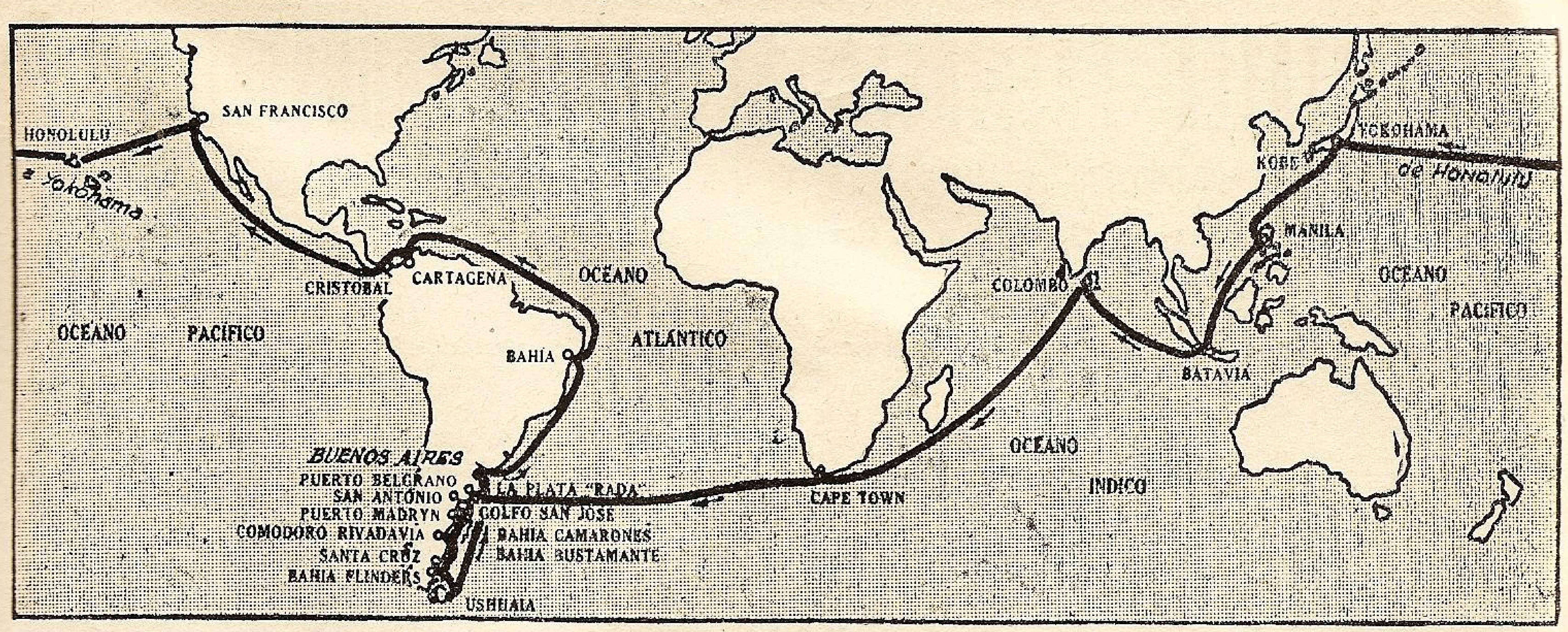
ARGENTINA

Călătoria navei școală „La Argentina".

Nava școală argentiniană „La Argentina" și-a terminat călătoria de studiu cu elevii școalei navale, străbătând 31.283 de mile în 223 zile, din cari 123 pe mare și 100 în porturi.

Itinerariul a fost: Buenos-Aires, Bahia (Brazilia), Cartagena (Columbia), Cristobal (Panama), San Francisco (Statele Unite), Honolulu (Hawai) Yokohama (Japonia), Kobe (Japonia), Manila (Filipine), Batavia (Java), Colombo (Ceylon), Cape Town (Africa de Sud), San Antonio, golful San José, Madera, Bahia, Rivandavia, Santa Cruz, Bahia Flindrai, Ushuia și apoi spre casă.

Pe când și „Mircea"!


HONOLULU
a Yokohama
SAN FRANCISCO
CRISTOBAL
CARTAGENA
OCEANO
PACIFICO
OCEANO
ATLANTICO
BAHIA
BUENOS AIRES
PUERTO BELGRANO
SAN ANTONIO
PUERTO MADRYN
COMODORO RIVADAVIA
SANTA CRUZ
BAHIA FLINDERS
USHUAIA
LA PLATA "RADA"
GOLFO SAN JOSE
BAHIA CAMARONES
BAHIA BUSTAMANTE
CAPE TOWN
OCEANO
INDICO
COLOMBO
BATAVIA
MANILA
KOBE
YOKOHAMA
de Honolulu
OCEANO
PACIFICO

Itinerariul navei • Şcoale „La Argentina"

STATELE-UNITE

Distrugătoarele Hughes, Monsum şi Meredith precum şi nava antisubmarină **S. C. 450** de circa 80 tone au fost lansate.

La 9 Mai Comisiunea Marinei din Senat a aprobat proectul votat de Camera Deputaţilor care prevede suma de 650 milioane dolari pentru construirea a 3 port-avioane, 2 crucişetoare, 14 submarine şi alte nave auxiliare; din aceiaşi sumă, 5.725.000 dolari vor fi întrebuinţaţi pentru modernizarea chiurasatelor dinainte de război: **New-York, Texas** şi **Arkansas.**

Ministerul Marinei intenţionează să puie în aplicare în arsenalele şi şantierele navale particulare, lucrul continuu cu 3 echipe.

35 de torpiloare vechi, construite în timpul războiului 1914—18 vor fi modernizate şi puse în stare de funcţionare.

Pentru construcţia estacadelor, a plăşilor contra torpilelor şi a celor **contra submarinelor,** necesare radei dela San-Francisco s'a aprobat 2 milioane dolari.

Pentru celelalte porturi guvernul a cerut 6 milioane.

Guvernul a dat un comunicat prin care se arată că cele declarate de Amiralul **Taussig,** Şeful Adjunct al Operaţiilor, în faţa comisiunei Marinei din Senat, sunt numai **păreri personale.** Amiralul Taussig declarase că Statele Unite vor evita cu mare greutate un război cu Japonia, şi de aceea ar fi necesar să se întreprindă negocieri pentru ca flota americană să poată utiliza la nevoie bazele engleze, franceze şi olandeze din Pacific.

Transatlanticul America a început probele de recepţie. Are 30.000 tone deplasament.

Maşina desvoltă 34.000 C. V. la viteza de 22 noduri.

A costat 748 milioane franci.

Incă nu s'a hotărât dacă va fi pus în serviciu pe vreo linie de navigaţie dată fiind situaţia prezentă din Europa.

Nava pază-coastă George Campbell a fost trimisă în Groenlanda pentru a duce un însemnat transport de medicamente trimise de Crucea Roşie.

Nava are la bord un avion de recunoaştere şi se crede că va staţiona în apele Groenlandei mai multă vreme.

SOCIETATEA ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—VÂLCOV
— VALABIL DE LA 19 MAI 1940 —

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
BRĂILA	—	—	12^{30}
GALAŢI	13^{25}	13^{35}	20^{15}
RENI	21^{10}	21^{15}	21^{20}
ISACCEA	22^{25}	22^{40}	22^{50}
TULCEA	0^{10}	0^{30}	0^{40}
ISMAIL	2^{05}	2^{20}	3^{00}
CHILIA NOUĂ	4^{50}	5^{10}	5^{40}
CHILIA VECHE	—	—	—
PERIPRAVA	—	—	—
VÂLCOV	6^{45}	7^{00}	—

	SOSIRE		PLECARE
	VASUL Pr. MIHAI	VASUL ISMAIL	
VÂLCOV	—	—	12^{15}
PERIPRAVA	—	—	12^{30}
CHILIA VECHE	—	—	14^{00}
CHILIA NOUĂ	14^{10}	14^{15}	15^{10}
ISMAIL	17^{25}	18^{00}	19^{15}
TULCEA	20^{45}	21^{15}	22^{15}
ISACCEA	23^{50}	0^{15}	0^{30}
RENI	1^{50}	2^{20}	2^{30}
GALAŢI	3^{30}	3^{45}	6^{30}
BRĂILA	7^{30}	7^{40}	—

Vapoarele de pasageri ale Societăţii au legătură la Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-809 care pleacă din Bucureşti la ora 13.44 şi soseşte la Galaţi la ora 19.15. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6.00 şi soseşte în Bucureşti la ora 10, precum şi cu trenul de persoane 8004 care pleacă din Galaţi la ora 7,45 şi din Brăila la ora 8,39 şi soseşte în Bucureşti la ora 14,02.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant —

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000
BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆

ASTRA ROMÂNĂ

SOCIETATE ANONIMA

BENZINA PACURA
LAMPANT COCS
MOTORINA ASFALT

ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

■

Pentru vânzări la export a se adresa:

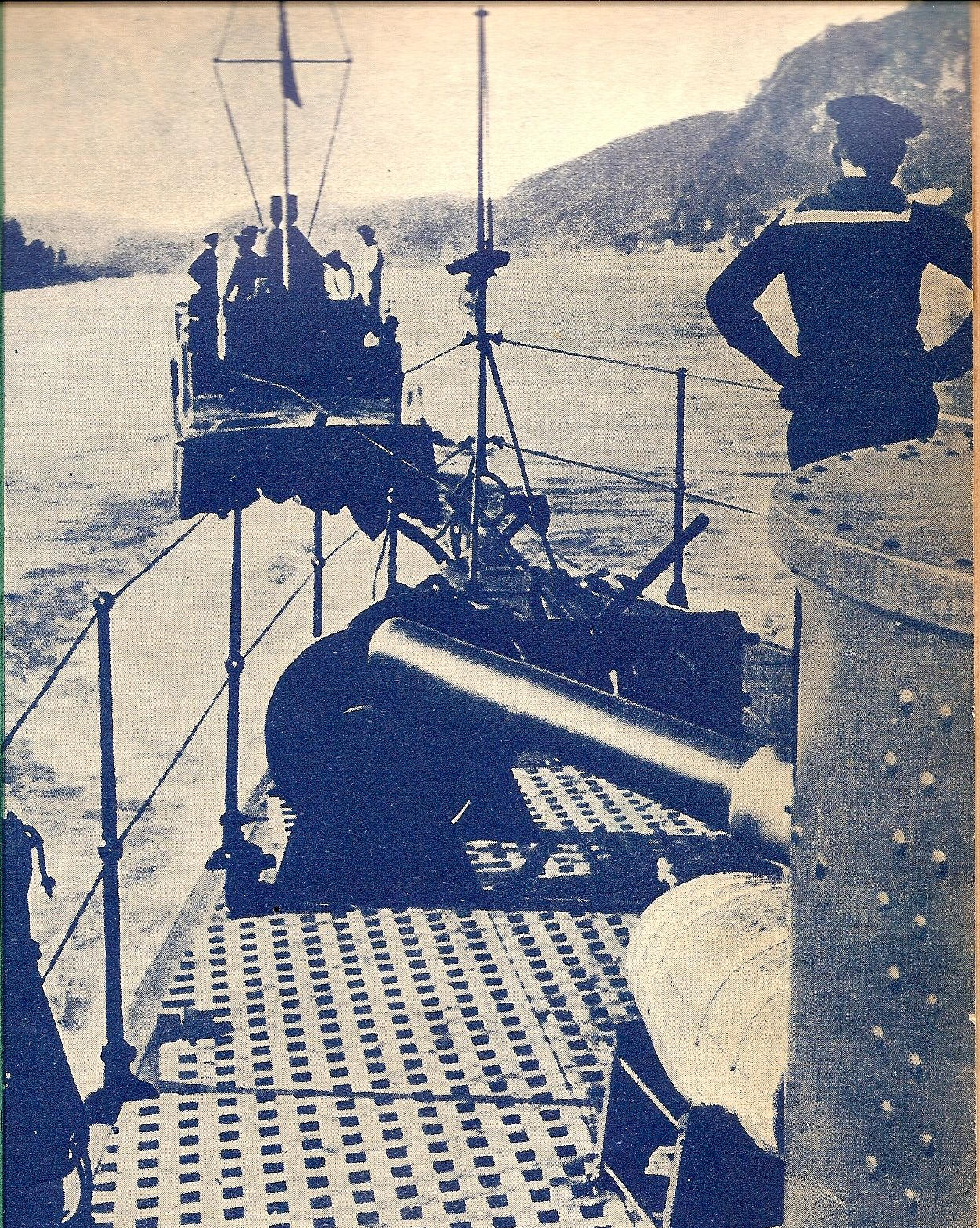
ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA

BUCUREŞTI ✱ BULEVARDUL CAROL, 10 ✱ TELEFON 3.99-09

IGA
NAVALĂ
ROMÂNĂ
SOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

"Cheia mântuirii noastre
ste drumul Dunării spre
area largă..."
(M. KOGĂLNICEANU)

DIRECTOR:
-dor A. NEGULESCU



VASE DE POLIŢIE GERMANĂ PE DUNĂREA DE SUS.

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL IX — No. 10
OCTOMBRIE 1940

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE REGALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 10

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE REGALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Octomvrie 1940

CUPRINSUL:

L. N. R. R: M. S. Regele Mihai I . . . . pag. 297
Vice Amiral I. Bălănescu : Pagini din istoria marinei „ 298
N. Daşcovici: Regulile răsboiului maritim . . . . „ 299
C-dor N. Steriopol : Dunărea şi Marea Neagră ca făuritoare si întregitoare de neam . . . „ 302
C-dor Aug. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 306
L. N. R. R. Ziua Marinei (continuare) . . . . . „ 308
C. A. Delatyras: Sporturile nautice în ţara noastră „ 312
* * *: Glasul presei . . . . „ 314
Cronicar: Răsboiul aero-naval . . . . „ 316
C. Amiral Negru : O femeie Amiral . . . . „ 321
Alexandru Bilciurescu :
- Plaja . . . . „ 322
- Privelişte . . . . „ 322
- Asfinţit în port . . . . „ 322
- Elegie . . . . „ 322

Gallia Tudor :
- Indemn . . . . „ 323
- Chemare . . . . „ 323

Samsonic : Recenzii . . . . „ 324
Ştiri din Ţară . . . . „ 326
Ştiri din Străinătate . . . . „ 333

Supliment :
Marea Noastră pentru Tineret, Nr. 16

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . Lei 1000
Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Regale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor : Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile executate separat cu tuş negru.

1940

Nr. 10

Liga Navală Regală Română

Majestatea Sa Regele Mihai I

Președinte activ al Ligii Navale Regale Române

Revista noastră încheia primul articol din numărul precedent astfel:

„Alături de Țara întreagă, marinarii oțeliți prin sbuciumata lor viață, ca și toți cei strânși în jurul flamurei Ligii Navale, **al cărei Președinte ar dori să-l aibă pe Majestatea Sa....“**

Dorința noastră fierbinte și unanimă s'a împlinit!

In urma unei adrese a noastră, înaintată onor. președinției Consiliului de Miniștri, însoțită de un memoriu[*]) asupra scopului, rolului și realizărilor Ligii Navale pentru formarea și întărirea spiritului marinăresc la noi, d. *General Ion Antonescu*, conducătorul Statului și Președintele Consiliului de Miniștri, a îmbrățișat cu căldură cauza L. N. R. R. și dorința membrilor ei, pe care a prezentat-o M. Sale, care a binevoit să-și arate dragostea ce o poartă asociației noastre, al cărei Membru de onoare era, acceptând a fi *Președintele activ* al ei.

Acest Inalt gest trebue interpretat în două chipuri:

— Majestatea Sa, care a urmărit activitatea Ligii dela întemeere, prin publicațiunile ce le primea imediat după apariție, a recunoscut și apreciat rolul asociației noastre și înfăptuirile de până acum, cu mijloace materiale extrem de reduse, dar cu un avânt care a însuflețit nu numai pe marinari, ci și pe cei cari au iubit apele noastre, au înțeles importanța lor și au văzut că a sunat ceasul ca ele să fie cât mai mult, dacă nu cu totul, *românești*.

— Datoria noastră a tuturor din Liga Navală ca, cu toată vitregia vremilor, — mai mult, tocmai din cauza acestei vitregii, — să fim la nivelul Inaltei onoare și încrederi ce ni s'a acordat și cu mai multă ardoare să luptăm pentru propășirea marinei noastre militare și comerciale, pentru desvoltarea sporturilor nautice, pentru naționalizarea apelor noastre. *Numai astfel vom merita Inalta favoare ce ni s'a acordat.*

Lăsând la o parte orice modestie, trebue să recunoaștem că s'a muncit mult și cu spor. De azi înainte trebue să muncim și mai mult, să ne întrecem cu toți cei cari se străduesc să ridice Țara și Neamul.

Liga Navală recunoscătoare a adresat Augustului ei Președinte următoarea telegramă omagială:

Comitetul de conducere al Ligii Navale Regale Române, respectuos aduce Majestății Voastre prinosul recunoștinței tuturor membrilor Ligii, pentru Inalta apreciere arătată, binevoind a primi Președinția activă a Ligii Navale Regale Române.

Acest fapt istoric de mare însemnătate pentru instituțiunea noastră, ne îndeamnă la o și mai intensă activitate în viitor.

Să trăiți Majestate!

Vice-Președintele L. N. R. R.
Amiral Adjutant NICOLAE PĂIȘ

Ultima parte a acestei telegrame trebue să fie pentru noi un legământ.

In acelaș timp s'a expediat și d-lui general *I. Antonescu*, Conducătorul Statului și Președinte al Consiliului de Miniștri, următoarea telegramă:

Vă rog a primi viile noastre sentimente de recunoștință, pentru solicitudinea arătată și de astădată Ligii Navale Regale Române, care a găsit grabnic ecou: datorită Dvs. prin Inaltul ordin Nr. 1804 M. S. REGELE MIHAI I a binevoit să primească președinția activă a Ligii Navale.

Vice-Președintele L. N. R. R.
Amiral Adjutant NICOLAE PĂIȘ

La muncă dârză deci, cu avântul cu care pornește marinarul pe mare, conștient de ceeace va întâmpina, dar și de ceeace-l așteaptă: atingerea portului către care nava era destinată să ajungă.

La muncă și mai dârză pentru înflorirea marinei noastre, factor de netăduită importanță în apărarea și propășirea țării.

Cu gândul și inimele îndreptate către Majestatea Sa să strigăm:

Trăiască Augustul nostru Președinte!
Trăiască conducătorii României!
Trăiască și înflorească Marina națională!

L. N. R. R.

---

*) Adresa și memoriul sunt publicate la pag. 326.

PAGINI DIN ISTORIA MARINEI*)

de Vice Amiral C. BĂLĂNESCU

Istoria instituţiunilor naţionale este temelia de adâncă reflexiune care orientează spiritul pentru a cunoaşte şi preţui evoluţia puterilor vii ale neamului.

In orice operă de creaţie sunt veacuri de muncă şi perseverenţă, căci operile de valoare au cerut eforturi sufleteşti şi jertfe omeneşti, cari au săpat brazde adânci în istoria civilizaţiei umane.

In toate înfăţişările sublime ale trecutului nostru, istorice, literare, artistice sau ostăşeşti, o legătură tainică, un fir nevăzut ne călăuzeşte spre comoara de credinţă şi virtuţi a trecutului, din care ne culegem isvoarele nădejdilor viitoare, acest fir este *iubirea de ideal, iubirea de tot ce este românesc, este cultul pământului, al strămoşilor şi al tradiţiilor*.

Aceste gânduri îmi revin în minte de câteori privesc navele noastre de război, în măreţul nostru port Constanţa, sau într'unul din vechile porturi ale Dunării. Văd distrugătoarele moderne, monitoarele cu armamentul nou, submarinul, o minunată navă — şcoală, câteva vedete rapide, trupe de marinari cari veghează la apărarea coastelor, nave de pasageri moderne, toate le văd, toate mă bucură, căci la conducerea şi mânuirea lor pe mările involburate de furtună, stă credinţa, ştiinţa şi sufletul românesc.

Dar firesc este să ne întrebăm de unde am pornit şi unde am ajuns?

Am ajuns la dovezile de maturitate marinărească şi technică prin imitaţii sau improvizări, ori în cursul istoriei, Marina română a urmat calea propăşirilor temeinice, fie prin colaborare cu neamuri de marinari mai isteţe, fie prin trudnica muncă a atâtor generaţii de marinari, cari s'au succedat din Veacul al XV şi astăzi?

Destinul neamului nostru nu a avut o linie continuă în toate eforturile de propăşire şi deaceea nu ne vom mira că stăpânirea otomană a închis cartea Marinei noastre timp de trei veacuri jumătate.

In frământatele, dar şi fericitele domnii ale Voevozilor Mircea Basarab, Alexandru cel Bun şi Ştefan cel Mare, Marina noastră şi-a purtat pavilionul cu demnitate pe Dunăre, la gurile Dunării şi pe Marea Neagră. Contactul politic, economic şi militar al republicelor genoveză şi veneţiană cu domnii moldoveni, navele şi constructorii genovezi în porturile moldoveneşti Cetatea Albă şi Kilia, legăturile comerciale cu Bizanţul, Genova şi Veneţia arată la ce grad de activitate şi organizare chibzuită se găseau atunci navele Marinei Moldoveneşti.

In antrepozitele comerciale din Cetatea Albă, Kilia, Cafa şi Mangop, corăbiile genoveze şi pânzarele moldoveneşti încărcau grâu, vite din imaşurile Moldovei, cherestele din pădurile de brazi, faguri de miere, luau apoi calea mării şi se înapoiau din porturile arhipelagului şi Mării Egee cu pânzeturi, untdelemn, aromate şi vinuri gustoase din insule.

Domnii Moldovei erau cu adevărat *stăpânitori ai Mării Negre*, iar marea noastră ţărmureană se numea cu drept cuvânt Marea Neagră a Moldovei.

Dela ocuparea Cetăţii Albe şi Kiliei de către flota otomană, Steagul moldovenesc dispare de pe întinsul mării.

Slabe licăriri de viaţă marinărească, mai întâlnim în anul 1794 în Muntenia, sub domnia lui Alexandru Moruzi, când Velspătarul Ienache Văcărescu reînvie meşteşugul marinăresc pe temeiul unui hatişerif al Sultanului, după care încep să se mişte pe apele Dunării bolozane, caice şi ghinui cu corăbieri domneşti, pentru transporturi de zacherea şi cherestele, toate însă sub pavilion otoman.

In anul 1845 domnul Moldovei Mihai Sturza, are meritul de a reconstitui o mică marină moldovenească, înfiinţând un şantier de construcţii la Galaţi şi obţinând aprobarea Sultanului de a arbora pavilionul Moldovei pe navele româneşti.

Un eveniment de o deosebită importanţă este unirea flotilelor munteană şi moldoveană sub domnul Alexandru Ioan Cuza, formând *flotila principatelor unite*.

Pe nava de război „*România*", cu numele simbolic al unirii ţărilor, se ridică prima oară falnic tricolorul românesc.

Sub glorioasa domnie a regelui Carol I, Marina îşi redobândeşte litoralul maritim dela canalul Kilia până la Sud de Balcic. Regele şi cârmuitorii ţării îndreaptă privirile spre mare, înţelegând că fără Marină bogăţiile ţării nu pot afla adevărata preţuire pe pieţele streine şi hotarele de apă nu pot fi bine apărate.

Un program judicios întocmit, prevăzu atunci construirea porturilor moderne Constanţa, Brăila şi Galaţi şi în mod paralel se începu pregătirea marinărească a poporului român, popor alcătuit din păstori, plugari, munteni şi plutaşi, prea puţini dintre ei obişnuiţi cu mânuirea navelor şi conducerea maşinilor cu aburi în navigaţia pe mare.

Două nave, cu destinaţiuni bine hotărâte, au contribuit la renaşterea personalului marinăresc sub domnia regelui Carol I., ele au dispărut, dar numele lor va trăi în veacuri *Bricul „Mircea" şi crucişetorul „Elisabeta"*.

Pe ele fii neamului au învăţat mânuirea pânzelor, ştiinţa manevrelor şi navigaţiei, conducerea maşinilor cu aburi, pe ele marinarii români au învăţat să lupte cu valurile mării, pe ele au luat primele lecţiuni de mânuirea tunurilor, torpilelor şi minelor.

Aceste nave au format ofiţerii de bord şi echipajele navelor Serviciului Maritim Român şi Serviciului de Navigaţie Fluvială, ele sunt originele de renaştere, necontestate ale Marinei noastre de azi, militare şi comerciale.

Numai pe temeliile solide puse de *Mircea* şi *Elisabeta*, s'a putut clădi escadra monitoarelor şi vedetelor, care a cooperat de-a-lungul Dunării cu armata ţării sub domnia regelui Ferdinand I., apărând Delta şi protejând tot parcul navelor comerciale de atacurile inamicului, în războiul Unirii.

Prin aceste începuturi de avânt şi entuziasm s'a creat Marina de astăzi.

Navele noastre navigând pe mările cele mai depărtate, pe ploi, pe ger, pe ceaţă, pe furtună, au făcut dovadă că marinarul român fie el din câmpie, dela munte, dela coarnele plugului, depe ţărmul râurilor, al Dunării, sau de pe coastele maritime, poate înfrunta

---

*) Citită la şezătoarea scriitorilor militari dată în folosul fraţilor refugiaţi.

Regulile răsboiului maritim *)

de Profesor Universitar N. DAȘCOVICI

Răsboiul între două sau mai multe State se desfășoară pe pământ, pe apă și în văzduh în acelaș timp, dar pot fi împrejurări geografice naturale din pricina cărora părțile beligerante să se bată numai pe pământ și în văzduhul respectiv dacă una sau amândouă n'au, de pildă, țărm maritim ori le lipsește putința de a se întâlni și pe apă. Tot așa, pot fi mărginite să se bată numai pe mare și în văzduhul respectiv, când cele două tabere beligerante sunt, de pildă, despărțite de un ocean întreg, ori de țări neutre și nu se pot, deci, întâlni pe pământ. Teatrul răsboiului maritim fiind numai apele teritoriale ale beligeranților și largul mării, Statele în luptă nu se pot bate decât în aceste ape și în văzduhul corespunzător, dar sunt ținute să respecte apele teritoriale ale neutrilor și văzduhul lor.

Pentru a porni răsboiul se cere, precum am văzut, o declarație, dar care e tot mai mult nesocotită în vremurile din urmă.

Spre deosebire de răsboiul terestru, ale cărui reguli au fost codificate pentru prima oară în conferința dela Haga din 1899 prin convenția și regulamentul-anexă privitor la legile și obiceiurile lui, răsboiul maritim n'a putut fi codificat, iar regulile lui continuă să fie în bună parte supuse controverselor și aplicate după interesele sau poziția specială a beligeranților între ei, cât și a beligeranților față de neutri.

Incercarea de codificare a regulilor răsboiului, continuată la a doua conferință dela Haga din 1907, a dus, doar, la încheerea unui număr de șease convenții privitoare la diferite probleme de răsboi maritim. Discutarea acestora în continuare s'a făcut, apoi, în conferința dela Londra, care s'a încheiat printr'o declarație despre răsboiul maritim, din 26 Februarie 1909, pentru regulamentarea blocusului și a diferitelor chestiuni privitoare la poziția neutrilor în timpul răsboiului maritim.

O nouă conferință trebuia să urmeze pentru desăvârșirea operei de codificare a dreptului răsboiului, dar ea nu s'a mai putut întruni din pricina marelui conflict isbucnit la 1914.

Cu toate acestea, răsboiul maritim se poartă, și el, după anumite reguli consacrate prin cutumă și convențiile internaționale, dar aceste reguli ne apar, deseori, foarte deosebite sau contradictorii pentru că pornesc dela principii cu totul opuse.

Astfel, deosebirea clasică dintre luptători sau forțele armate ale Statelor beligerante și neluptători sau populația civilă, cu toate urmările ei logice din legile răsboiului terestru, pare cu desăvârșire înlăturată sau nesocotită în răsboiul maritim.

Răsboiul pe apă nu se desfășoară numai între forțele armate ale Statelor beligerante, forțe alcătuite din unitățile de luptă ale flotelor respective, care corespund trupelor de uscat, *ci se duce mai ales împotriva comerțului privat al dușmanului pentru* a-l ruina. De aceea, în răsboiul maritim, spre deosebire de cel terestru, *nici persoana și nici bunurile private ale dușmanului nu sunt crutate,* — ci, dimpotrivă, urmărite cu înverșunare, capturate și confiscate, la nevoe distruse pentru ca să nu mai poată servi Statului dușman.

In privința aceasta, e interesant să amintim că, la începutul unui răsboi, vasele de comerț surprinse de evenimente în porturile dușmanului sau pe drum, în largul mării, cât timp nu funcționa telegrafia fără fir, erau pur și simplu confiscate prin procedura denumită *embargo*. Pentru prima oară, în tratatul de pace dela Utrecht (1713) și, apoi, cu prilejul răsboiului Crimeei, a apărut obiceiul de a se acorda un *indult*, adică un termen scurt de grație după isbucnirea răsboiului, pentruca vasele comerciale, surprinse în porturile dușmane, să fie libere de a pleca spre țara lor. La a doua conferință de pace dela Haga, o convenție despre „regimul vaselor de comerț dușmane la începutul ostilităților" a confirmat practica aceasta stabilind că, în niciun caz, nu vor putea fi confiscate și luate ca pradă de răsboi, — iar dacă nu vor fi plecat în termen, vor putea fi numai rechiziționate, cu obligația de despăgubire la restabilirea păcii. Aceste prevederi nu se aplică vaselor de comerț care, prin construcția lor, sunt destinate transformării în vase auxiliare de răsboi.

Lipsa aceasta de respect și de cruțare față de bunurile private dușmane, în răsboiul maritim, merge așa de departe încât proprietatea neutrilor (mărfuri și vase de comerț) poate fi confiscată pentru delictul numit contrabandă de răsboi în favoarea inamicului.

Explicația acestui regim deosebit al proprietății private inamice e foarte simplă. Marea și comerțul maritim fiind un isvor de bogăție și de putere cel puțin tot așa de însemnat cât propriul pământ pentru țările maritime, se înțelege de ce, în lupta lor pe apă, Statele nu vor să respecte persoanele și bunurile private ale dușmanului.

De aci, desvoltarea *cursei maritime* dealungul veacurilor, până la declarația dela Paris din 1856, care a desființat-o, — adică a organizării de forțe navale particulare, cu autorizația specială a șefilor de Stat, pentru urmărirea și distrugerea comerțului și a navigației private inamice, alături de flota de răsboi propriu zisă, care ducea lupta pe apă contra flotei dușmane și avea, totodată, sarcina să distrugă comerțul și navigația dușmanului împreună cu organizațiile corsare.

și străbate cu dibăcie și curaj spinoasele căi ale vânturilor și valurilor și poate sta pe drept cuvânt prin practica marinărească, mânuirea motoarelor, știința nautică și întrebuințarea viteazā a armelor navale, alături de marinarii celor mai istețe marini ale lumii.

Să nădăjduim că Majestatea Sa Regele Mihai I, El însuși ofițer de Marină, luând pildă dela marii săi precursori, va iubi și ocroti marina și o va sprijini să se înalțe pe cele mai strălucite culmi de propășire.

Inchei aceste pagini ale trecutului Marinei, spunând: *Români, iubiți Marina Națională, ajutați-o și sprijiniți-o cu dar din darurile voastre, să se înalțe cât mai sus, făceți ca tricolorul românesc să domine apele Dunării și ale Mării noastre, iar navele să călătorească cu bogățiile țării cât mai departe pe mările globului. Aveți credința statornicită că apărarea Dunării, a coastelor Mării și viitorul nostru economic nu se pot concepe și asigura decât printr'o* puternică *flotă de mare* și o numeroasă *Marină Comercială.*

Vice Amiral I. BĂLĂNESCU

---

*) A treia conferință din cele cinci pregătite pentru posturile noastre de Radiodifuziune. In n-rul precedent al revistei „Marea Noastră", s'a publicat textul celei de a doua conferințe.

Se înțelege că dacă vasele de comerț și mărfurile dușmane pot fi confiscate, potrivit regulilor războiului maritim, marinarii depe vasele de comerț sunt luați prizonieri ca și cei depe vasele de război întrucât echipagiile flotei comerciale alcătuesc rezerva naturală de oameni pentru împlinirea golurilor ce se ivesc în flota de război.

Față cu asprimea regulilor războiului maritim, care nu respectă proprietatea privată, a fost firesc să apară, în decursul vremurilor, tot soiul de șiretenii pentru a înșela vigilența flotei de război și a vaselor corsare dușmane prin *schimbarea de pavilion* a vaselor comerciale spre a se ascunde adevăratul proprietar. De aceea, în textul declarației dela Londra (1909) privitoare la războiul maritim, un întreg capitol (al V-lea) este consacrat problemei schimbării de pavilion, adică trecerii sub steag neutru a vaselor de comerț dușmane, în preajma sau după isbucnirea ostilităților, prin vânzări deghizate, cu sau fără clauză de răscumpărare. In principiu, toate aceste înstrăinări sunt nule și numai în câteva cazuri excepționale, strict limitate, ele pot fi recunoscute valabile.

Mijloacele de luptă propriu zisă în războiul pe apă pot fi și ele împărțite în mijloace *îngăduite* și *oprite*, ca în războiul pe uscat, după cum e vorba de întrebuințarea forței spirituale, a șireteniilor, ce trebuesc deosebite de perfidiile de război :

BOMBARDAREA MARITIMĂ, asemenea celei din războiul terestru, este principalul mijloc de luptă prin foc dela distanță, între unitățile proprii războiului pe apă și corespunzător unităților de trupă din războiul pe uscat. In luptele navale dintre flotele dușmane, în cazuri de blocus maritim asemănător asediului din războiul terestru, ca și la urmărirea comerțului dușman pentru capturarea vaselor comerciale, bombardarea e principalul mijloc de acțiune directă, de amenințare și intimidare pentru atingerea scopului final : biruința. Inspirându-se prin analogie cu situațiile războiului terestru, convenția a IX-a încheiată la a doua conferință dela Haga (1907) a oprit bombardarea *porturilor*, orașelor, etc. „neapărate" (complectarea enumerării), dar dacă în fața unui port au fost așezate mine submarine automatice de contact și debarcarea nu mai e cu putință fără primejdie, portul e socotit „apărat" și, deci, poate fi bombardat.

A fost oprită, apoi, bombardarea pentru refuzul de a plăti contribuții bănești căci faptul ar echivala cu jefuirea, care este interzisă și în războiul terestru, chiar a localităților luate cu asalt.

Aceleași interziceri de bombardare ca în războiul terestru în ceeace privește clădirile și locurile destinate cultelor religioase, operilor de știință și de artă, spitalelor, etc. — toate acestea trebuind să fie semnalizate prin tăblii speciale împărțite printr'o diagonală în două triunghiuri de culoare neagră sus și albă jos.

BLOCUSUL este mijlocul obișnuit de război maritim pe care-l practică Statul puternic împotriva celui slab spre a-i ruina comerțul și a-l sili la pace.

Asemănător cu asediul unei cetăți sau al unei armate din războiul terestru, blocusul maritim este un mijloc mult mai puternic și mai de temut prin urmările lui.

Problema acestui mijloc a provocat, dealungul vremurilor, nenumărate controverse, în special cu neutrii, cari se văd stingheriți în legăturile lor comerciale cu taberile beligerante, eventual și cu alți neutri, prin abuzurile sau excesele uneia sau chiar ale ambelor părți luptătoare. Violarea blocusului fiind pedepsită, se înțelege că blocusul, care nu este exercitat în fapt, cu forțe navale îndestulătoare, ispitește contrabanda de război. La rândul lor, puterile care proclamă blocusul unui port sau al coastei dușmane, au tot interesul să împiedice comerțul neutrilor chiar când nu dispun de forțe navale îndestulătoare spre a impune de fapt respectul proclamației de blocus.

Incepând depe vremea războaelor lui Napoleon contra Angliei, neutrii grupați la început în cap cu Rusia, au căutat și au isbutit să se impună, în sfârșit, prin declarația de drept maritim dela Paris, din 1856, care, la punctul 4, spune că blocusul, spre a fi *obligator*, trebue să fie *efectiv*, adică ținut printr'o forță navală în stare să împiedice, cu adevărat, atingerea țărmului blocat.

Ideea blocusului de fapt ca o condiție neapărată pentru recunoașterea lui de drept și, deci, pentru respectarea lui, a intrat definitiv printre regulile războiului maritim prin textul declarației conferinței dela Londra din 1909, în care-i sunt consacrate cele 21 articole dela început. Potrivit acestor prevederi, blocusul trebue să fie, în prealabil, notificat autorităților portului sau coastei blocate, cum și neutrilor, sub sancțiunea nulității, iar notificarea trebue să cuprindă data de când începe, limitele lui geografice și termenul de eșire pentru vasele neutre, care eventual s'ar găsi în sectorul maritim blocat.

Se cuvine să amintim că declarația din 1909 a conferinței dela Londra n'a primit ratificarea puterilor semnatare și în realitate cuprinsul ei a fost nesocotit încă dela începutul marelui război trecut. Dacă adăugăm și nesocotirea convenției a VIII-a dela Haga în privința modului cum pot fi folosite minele submarine în războiul maritim, în special din anul 1917, sub influența desvoltării războiului de submarine, vom înțelege formele noui și neașteptate pe care le-a luat blocusul în trecutul, ca și în actualul război.

MINA MARINĂ, ca mijloc de luptă, născocită cu vre-o 150 ani în urmă, a fost mult folosită în războiul civil nord-american și, mai ales, în cel ruso-japonez din 190.

S'a dovedit a fi un mijloc serios pentru stingherirea dușmanului ce are superioritatea forțelor navale și, de aceea, s'a impus în practica războaelor pe apă contrar pornirii Angliei, cea mai mare putere maritimă, care ar fi dorit s'o interzică.

La a doua conferință dela Haga (1907) pe temeiul tristelor experiențe făcute după războiul ruso-japonez în apele Extremului Orient, s'a convenit la încheerea unei convenții speciale, care să reglementeze modul de fabricare și de folosință a minelor submarine zise automatice de contact, în raport și cu nevoile de siguranță ale navigației pașnice.

In rezumat, Statele semnatare au convenit : să se interzică punerea de mine plutitoare *libere*, afară de cazul când vor fi așa fel construite încât, după o oră, să nu mai fie primejdioase ; minele submarine *fixe* să fie așa fel construite încât să nu mai facă explozie dacă se rup din legătura lor ; în sfârșit, torpilele să devină inofensive dacă nu și-au atins ținta în clipa când au fost aruncate.

Osebit de prevederile privitoare la fabricație, a fost oprită așezarea minelor în fața portului sau a țărmului dușman numai cu scopul de a împiedica navigația comercială. Bine înțeles că punerea minelor e perfect îndreptățită când e vorba de a stingheri libertatea de mișcare a forțelor navale dușmane, în propriile lor ape teritoriale. Firește, fiecare beligerant și chiar neutrii, sunt liberi să folosească asemenea mine în apele lor teritoriale, în scop de legitimă apărare, cu obligația de a publica avertismente navigației comerciale și, la nevoe, de a-i pune la dispoziție piloți, cari s'o conducă în siguranță, printre câmpurile primejdioase de mine.

Trebue să notăm că blocusul, prin forțe navale îndestulătoare, are de scop distrugerea comerțului dușman, pe când așezarea de mine submarine, conform convenției dela Haga, ce am rezumat-o, urmăreşte distrugerea forţelor navale duşmane.

Deşi situaţiile sunt limpezi, *confuzia între blocus şi răsboiul de mine submarine* n'a întârziat, — mai ales sub influenţa răsboiului de submarine deslănţuit de Germania, la 1914, ca răspuns la blocusul general al coastelor germane din Marea Nordului, ce fusese proclamat de puterile aliate.

Câmpurile de mine fixe din Marea Nordului, aşezate de ambele tabere beligerante spre a-şi stingheri reciproc mişcarea forţelor navale, s'au transformat în adevărate baragii permanente ce alcătuiau zone de răsboi cu desăvârşire interzise, în fapt, navigaţiei comerciale şi pe unde neutrii nici n'au mai putut şi nici n'au mai îndrăsnit să treacă, deşi au protestat în numele principiului libertăţii mărilor.

Astfel, în schimbul blocusului cu forţe navale îndestulătoare, am ajuns la blocusul organizat prin minele submarine care desfiinţează navigaţia comercială.

RĂSBOIUL DE SUBMARINE, alături de cel al minelor submarine, n'a făcut decât să sporească grozăviile răsboiului maritim la 1914-1918 şi ele se repetă în răsboiul actual.

Submarinul e arma celui slab în forţă navală, armă de surpriză, lesne vulnerabilă şi incapabilă de o luptă făţişă, dar cu atât mai grozavă prin efectele ei.

Inarmarea vaselor de comerţ spre a se apăra de atacul submarinelor a fost o formă de răspuns, ca şi sistemul transporturilor comerciale în *convoi*, sub pavăza apărătoare a vaselor de răsboi şi a hidroavioanelor.

Torpilarea de către submarine a vaselor de comerţ duşmane şi chiar neutre, care se îndreptau spre porturile britanice, fără nici-un avertisment prealabil, a fost explicată de profesorii Liszt-Fleischmann, într'un manual de drept al ginţilor, ca o urmare şi o complectare a răsboiului de mine submarine automatice de contact. După cum mina simplă sau magnetică nu avertizează vasele în trecere, tot aşa, spun profesorii germani, nu mai e nevoe de un avertisment special din partea submarinelor, în afară de avertismentul general dat prin proclamarea blocusului coastelor britanice: ,,Principiile răsboiului de crucişetoare nu-şi mai găsesc aplicarea în zona baragiilor de mine: cine navighează prin zona aceasta, o face pe riscul propriu''.

Exagerările răsboiului de submarine au adus, în textul tratatului dela Versailles, articolele 181, 188 şi 191, prin care se interzicea Germaniei fabricarea, importul şi folosinţa submarinului ca unitate de luptă navală.

De asemeni, câţiva ani mai târziu, în conferinţa navală dela Washington, s'a urmărit, printre alte măsuri de reglementare, să se reducă valoarea submarinului, ca armă în răsboiul maritim, prin următoarele reguli privitoare la prăzile maritime şi la întrebuinţarea submarinului:

1) Vasele de comerţ duşmane pot fi capturate, dar numai după exercitarea dreptului de vizită şi percheziţie spre a li-se stabili caracterul inamic. Ele pot fi atacate dacă refuză să oprească la somaţie sau nu vor să urmeze drumul ce li-se arată când sunt conduse spre portul captatorului. 2) Prada maritimă poate fi distrusă, dar sub condiţia neapărată a salvării echipajului şi călătorilor. 3) Submarinele nu sunt scutite, în nici un caz, de respectarea regulilor amintite.

Submarinul, dacă nu poate face captura cu respectarea regulilor fixate, va renunţa la atacarea vasului comercial, care-şi va continua liber călătoria.

Puterile semnatare au recunoscut că, în fapt, submarinul nu poate fi întrebuinţat în lupta pentru distrugerea comerţului duşman fără călcarea principiilor universal admise, cum s'a întâmplat în răsboiul cel mare.

Conferinţa dela Washington fixând reguli limitative la folosirea submarinului a conchis că violarea lor va fi socotită ca un act de piraterie, iar cei vinovaţi, fie că au lucrat din ordin sau după capul lor, vor fi trataţi ca atare.

In ce priveşte prizonierii, bolnavii şi răniţii răsboiului maritim, tratamentul lor este perfect asemănător cu al celor din răsboiul terestru căci li-se aplică regulile codificate ale răsboiului pe uscat, cum şi regulile convenţiei dela Geneva, cu toate adaptările necesare, de pildă, în privinţa vaselor-spitale, care corespund ambulanţelor sanitare.

Vom încheia cu dorinţa exprimată de a doua conferinţă de pace dela Haga, la punctul 4, ca să se ajungă cât mai curând la un regulament complect al legilor şi obiceiurilor răsboiului maritim, aşa cum s'a făcut pentru răsboiul terestru.

Până atunci şi potrivit desideratului dela Haga, în toate cazurile când nu se opun motive temeinice, principiile convenţiei privitoare la regulile răsboiului terestru trebue să-şi afle cea mai largă aplicare şi în răsboiul maritim.

Unificarea regulilor apare ca o năzuinţă firească pe care o impun principiile de bază ale civilizaţiei omeneşti.

,,MICA'' SOCIETATE ANONIMA ROMANA MINIERA
CAPITAL SOC. LEI 350.000.000. REZ. 120.333.223

MINELE DE AUR: Ruda 12 Apostoli, Brad, Stănija ◆ MINA DE CARBUNI: Ţebea ◆ CARIERELE: Albeşti şi Mateiaşi (Muscel).

◆◆

Face orice afaceri miniere.
Expertize şi analize în laboratorii proprii.

BUCUREŞTI III • CALEA VICTORIEI No. 63-65 • TELEFON 306/10

Dunărea și Marea Neagră
făuritoare și întregitoare de neam

de Comandor N. STERIOPOL din M. St. M.

(Continuare din Nr. 9 și sfârșit)

Intemeerea dinastiei. 1866.

Principele Carol de Hohenzolern, când a luat conducerea destinului neamului nostru, știa că va ridica pe malurile Dunărei și ale Mărei noastre o țară bogată și tare spre a opri pentru totdeauna orice năzuință de a trece peste ea sau a-i nesocoti drepturile moștenite la gurile apropiate sau depărtate ale Dunărei.

„Pentru a luat contact cu poporul românesc care îl alesese Domnitor, cât și pentru a cunoaște frumusețile țării, peste care era chemat să domnească, Domnitorul Carol I întreprinde în acelaș an, o călătorie pe Dunăre de la Oltenița până la Galați, iar un an mai târziu continuă călătoria pe Dunărea maritimă de a cărei mare importanță era atât de convins, încât personal a studiat problema găsirei unei eșiri la mare pe teritoriul românesc, și ca o consecință a propus construirea unui canal derivat din brațul Chilia, la capătul căruia urma să se construiască un port maritim"... După inspectarea amănunțită a lucrărilor pe care le executa Comisiunea Europeană a Dunărei, Suveranul și-a urmat călătoria până la Sevastopol cu o navă „Taurida' 'aparținând unei societăți particulare rusești.

Desigur, în acea clipă când Domnitorul țării a trebuit să se îmbarce pe o navă streină, fiindcă nu aveam nici o navă românească cu care să se poată naviga, a luat hotărârea să se realizeze un program naval minimal, la mare, spre a ne putea afirma, cât mai neîntârziat, dreptul nostru la marea liberă.

Problema însă nu era ușoară de rezolvat fiind că nu era în funcțiune numai de credite, dar și de libertatea de a comanda nave de război, dat fiind că ne găseam încă sub suveranitatea străină" [14]).

Comerțul dunărean și cel maritim încurajat de executarea marilor lucrări de la gurile fluviului nostru, ajutau progresul ce-l făcea cu pași repezi tânăra Românie, când cele două mari puteri binevoitoare ridicărei ei, Franța și Prusia, își declarară război în 1870.

Tratatul din Londra, 1871. Pierderea neutralității Mărei Negre.

Rusia profită de războiul franco-german, pentru a denunța și a se deslega de prevederile tratatului de la Paris din 1856, care impusese atâtea neplăceri politicei sale de penetrațiune și hotărîse neutralitatea Mărei Negre. Cu toate protestările energice ale Marei Britanii, Puterile Semnatare ale tratatului din 1856 reunite în conferința de la 13 Martie 1871 la Londra, recunosc Rusiei și Turciei dreptul de a avea nave de război în Marea Neagră, navigațiunea comercială rămânând fără restricțiuni.

Această conferință ocupându-se și de activitatea și finanțarea lucrărilor Comisiunei Europene a Dunărei, îi prelungi existența încă 12 ani, până la 24 Aprilie 1883, termen care acoperea împrumutul englez făcut Comisiunei. Puterile renunțau să facă să se reunească comisiunea riverană așa zisă permanentă trecând, încet, încet asupra Comisiunei Europene a Dunărei, născută cu caracter provizoriu, dar care a câștigat dreptul la viață, grație activității sale fructuoase de întreținerea navigabilității la gurile Dunărei.

Războiul de independență. Tratatul din Berlin. 1878. Reanexarea Deltei și Dobrogei.

După ce armata tinerei Românii sub comanda viteazului ei Domn Carol I, a însângerat cumplit pe câmpiile bulgare, pentru a-și câștiga independența, Tratatul de la Berlin din 13 Iulie 1878, reanexează țării Delta cu gurile Dunărei și Dobrogea, provincia maritimă a lui Mircea-cel-Bătrân. *Ajungând la Marea Neagră, facem un al patrulea pas spre întregirea neamului.*

„După 1856, noi puseserăm zăvor pe malul stâng al Dunărei, în urma tratatului de la Paris. Prin tratatul din Berlin căpătam rolul de zăvor („al expansiunei rusești") și pe malul drept. Englezii cu interesul lor pentru calea ferată Cernavodă-Constanța, se îngrijeau nu numai de libertatea gurilor Dunărei (Comisiunea Europeană), ci și de portul Constanța. Pentru asigurarea Dunării-de-jos și a litoralului vecin întinderea teritorială a României era bine venită" [15]).

Tratatul de la Berlin, dă României dreptul, câștigat dealtfel prin independența sa, de a avea un delegat în Comisiunea Europeană a Dunărei, care e formată de acum până în 1919 de reprezentanții a opt puteri : Austro-Ungaria, Franța, Germania, Italia, Marea Britanie, România, Rusia și Turcia. Puterile Comisiunei se întind de la Isaccea până la Galați, iar prerogativele ei trec „într'o complectă independență de autoritate teritorială" a României. Asta înseamnă că agenții Comisiunei, Inspectorul de navigație și Căpitanul portului Sulina, vor îndeplini funcțiunile lor de a ancheta, judeca și sancționa asupra contravențiilor la regulamentele de navigație, încălcând în mod dureros de acum înainte timp de 60 de ani drepturile de suveranitate ale României.

Acelaș tratat de la Berlin, a mai dat mandat Austro-Ungariei de a face navigabil sectorul Porților-de-fer, unde din cauza stâncilor care eșiau din albia Dunărei, mărfurile ce se transportau trebuiau descărcate în timpul apelor mici, duse cu căruțele mai departe și reîncărcate în alte șlepuri.

Tratatul de la Berlin din 1878, hotărăște și elaborarea regulamentelor de navigație și de poliție fluvială de la Porțile de fer până la Galați și punerea sa în armonie cu regulamentul deja existent al Comisiunei Europene, relativ la Dunărea maritimă, de la Galați până la gurile ei. Regulamentul era dat în sarcina unei Comisiuni mixte compuse din delegatul Austro-Ungariei ca președinte, un delegat al fiecărui stat riveran, Bulgaria, România și Serbia și un membru al Comisiunei Europene.

Regulamentul de navigație pentru sectorul Porțile-de-fer-Galați, elaborat de această Comisiune mixtă și încheiat la 2 Iunie 1882, nu a fost acceptat și semnat de România și Bulgaria din cauza avantagiilor ce și-a prelevat Austria prin delegatul ei, președintele Comisiunei și care avantagii lezau drepturile de suveranitate ale țărilor riverane.

---

[14]) Amiral Eustațiu Sebastian. Marina de război sub domnia Regelui Carol I, pag. 4—5.

[15]) S. Mehedinți. Legăturile noastre cu Dunărea și Marea, pagina 13.

Tratatul din Londra. 1883.

Insărcinările Comisiunei Europene a Dunărei expirând în 1883, Puterile Semnatare ale Tratatului de la Berlin s'au întrunit în conferință și prin Tratatul de la Londra, din 10 Martie 1883, le prelungesc pe încă 21 de ani, dată de la care însărcinările Comisiunei vor fi prelungite din 3 în 3 ani, prin reconducere tacită. Se ajunge astfel la permanetizarea Comisiunei Europene de la gurile Dunărei.

Acelaș tratat de la Londra, în primul său articol întinde jurisdicțiunea Comisiunei Europene până la Brăila și altă surpriză aprobă numai cu câteva modificări de detaliu, regulamentul de navigație de la Porțile-de-fer la Galați, ce fusese elaborat de Comisiunea mixtă, deși nu fusese aprobat și semnat de delegatul României din acea Comisiune.

Reprezentantul României, la această conferință de la Londra, a declarat că deoarece acest articol prevedea o dublă încălcare, a drepturilor de suveranitate ale țării, nu se recunoaște și nu va fi pus în aplicare.

Dacă chestiunea întinderei jurisdicțiunei Comisiunei până la Brăila a fost reluată în 1926 și 1927 și supusă avizului Curții Permanente de Justiție Internațională de la Haga, regulamentul de navigație de la Porțile-de-fer la Galați, al Comisiunei mixte care cuprindea condițiuni oneroase, deoarece Austria a căutat prin el să-și impună influența ei dominatoare în controlul navigațiunei și a poliției fluviale, nu a fost aplicat niciodată. Protestul și cuvântul României mici de odinioară, spus cu tărie în conferința de la Londra, a fost ținut și respectat cu toate ingerințele unei mari împărății, a Austro-Ungariei.

Anexarea Cadrilaterului, 1913.

Privind mai departe răbojul istoric, ne oprim la crestătura anului 1913, când se realizează a 5-a reîntregire de neam. „Bulgarii ajunși la Ceatalgea, în 1912, nu se mulțumeau numai cu Constantinopole și cu Bosforul, ci le trebuia și tot țărmul până la Delta Dunărei, adică toată România de lângă mare!

Pentru a ne apăra față de aceste amenințări, a fost nevoe de îndreptarea graniței în Deliorman, apropiind-o de linia care ne fusese propusă la 1878 și pe care n'o putusem accepta, fiind că ne fusese prezentată ca un tel de schimb cu cele 3 județe basarabene smulse iarăși de Ruși.

Iată, așa dar, în ce fel Dunărea a ajutat întregirea teritorială a statului românesc până la 1913"[16]).

România în Războiul mondial, 1916—1919.

La 15 August 1916, Regele Ferdinand, întregitorul de neam, intră în conflagrația mondială, pentru a desăvârși unirea definitivă a neamului românesc, din bazinul Dunărei. In greul și lungul război dus în contra unor armate cu mult superioare ca număr, material și pregătire militară, Dunărea ne-a ajutat să rezistăm, să ne menținem în Moldova, în Deltă și la gurile ei, să învingem.

Cooperarea Marinei cu Armata de uscat.

E locul să amintim și să aducem un omagiu Marinei Regale care, în războiul pentru întregirea neamului, a răspuns perfect îndatoririei sale de a stăpâni militărește Dunărea de acolo de unde ea opera cu Armata de uscat și până la Mare.

Incepând cu operațiunile de la Turtucaia, această frăție de arme s'a manifestat în toate bătăliile ce s'au dat în Dobrogea și Basarabia.

Escadra de Dunăre, a fost în tot timpul campaniei înaintea frontului armatei noastre, când aceasta în ofensivă viguroasă căuta să recâștige ce se pierduse înainte, sau în zilele puțin norocoase, când îi acoperea flancul drept, reușind a-i asigura retragerea în cât mai bune condițiuni.

Lipsa unei flote române la mare, ca să susțină tot cu atâta însuflețire flancul stâng al armatei ce opera în Dobrogea, s'a resimțit atât de dureros în războiul nostru de întregire.

Escadra noastră de monitoare a așteptat o campanie întreagă lupta cu flota inamică de Dunăre, care, deși cu veche tradiție și superioritate numerică și de guri de foc, nu a răspuns misiunei unei flote fluviale să încerce a înfrânge forța navală adversă, pentru a descoperi flancul armatei ce proteja și a grăbi, cu o oră mai devreme, victoria propriilor armate atât de necesare pe alte fronturi.

Escadra de Dunăre, stăpânind fluviul în orice moment dela locul unde se găsea până la mare, a reușit să salveze întreg parcul nostru flotant, încărcat cu tot ce se putea salva din avuția națională.

Prin modul cum Marina Regală, a știut să apere spatele frontului nostru, a dat posibilitatea aprovizionărei armatei din Moldova, săcătuită de armatele rusești aliate și contribue în bună măsură la pregătirea victorioaselor bătălii de la Mărăști și Mărășești.

Dar Marina Regală a mai apărat Delta și gurile Dunărei, care nu au fost pierdute niciodată în timpul războiului. Flota de Operații Română de Dunăre, inferioară ca număr și guri de foc, dar pătrunsă de spiritul datoriei și al sacrificiului, înfrânge în luptă la Vâlcov, la 1 Februarie 1918, forțele navale bolșevice și le silește să fugă în Marea Neagră. Ne-a lipsit încă odată flota de mare pentru a desăvârși victoria tăind retragerea flotei roșii.

Tratatele din 1920. Unirea cea mare. Inființarea C. I. D.

Tratatele de pace de la Versailles, St. Germaine, Neuilly, au declarat Dunărea internațională de la Ulm până la gurile ei. Ele au recunoscut din nou drepturile ce avea Comisiunea Europeană a Dunărei înainte de război, dar au redus numărul delegaților la patru, ai Angliei, Franței, Italiei și României și mai institue Comisiunea Internațională a Dunărei, compusă din reprezentanții statelor riverane ale fluviului și câte un reprezentant, al celor trei state neriverane, reprezentate în Comisiunea Europeană (Anglia, Franța și Italia).

In urma hotărîrei conferinței păcii, s'a întrunit la Paris conferința Dunărei, care a elaborat în 1920—1921 și semnat la 23 Iulie 1921 *Statutul definitiv al Dunărei*, care constitue actul fundamental al regimului de navigație pe acest fluviu.

---

[16]) S. Mehedinți. Legăturile noastre cu Dunărea și Marea, pagina 14.

Comisiunea Internaţională a Dunărei (C. I. D.) de comun acord cu Statele Riverane, România şi Iugoslavia, a constituit la Orşova serviciile speciale tehnic şi de navigaţie ale Administraţiei Porţilor de fer, pentru întreţinerea şi ameliorarea condiţiilor de navigabilitate ale sectorului dunărean, cuprins între Turnu-Severin şi Moldova-Veche.

Serviciul de navigaţie al Administraţiei Porţilor de fer dela Orşova — care se confundă adesea în mod greşit cu C. I. D., — pune la dispoziţia navigatorilor piloţii necesari pentru trecerea acestui sector, dificil de navigat, cu toate lucrările de regularizare efectuate de la 1894 încoace.

C. I. D. controlează activitatea administraţiei Porţilor de Fer.

Libertatea de navigaţie şi egalitate de tratament pentru toate pavilioanele, sunt asigurate de cele două Comisiuni şi anume: Comisiunea Internaţională a Dunărei (C. I. D.) cu sediul azi la Belgrad a cărei competinţă se întinde pe Dunăre de la Ulm până la Brăila, şi Comisiunea Europeană a Dunărei (C. E. D.) cu sediul la Galaţi a cărei competinţă priveşte Dunărea maritimă de la Brăila la gurile ei.

Diferenţa dintre C. I. D. şi C. E. D.

Iată diferenţa esenţială dintre cele două Comisiuni:

a) C. I. D. dela Belgrad controlează numai lucrările de întreţinere şi ameliorare ale fluviului, lucrări care sunt executate de statele riverane, pe când C. E. D. dela Galaţi execută ea însăşi lucrările.

b) Pe teritoriul în care se întinde competinţa C. I. D. dreptul de anchetă, judecare şi sancţionare a contravenţiilor la regulamentele de navigaţie se exercită de autorităţile statelor riverane, pe când în Dunărea maritimă (Brăila-Sulina) aceste drepturi reveniau numai organelor C. E. D.

In anii după război, s'a dus o vie campanie în parlament şi în presă pentru desfiinţarea C. E. D., sau înlocuirea ei cu C. I. D., sau cu un regim analog acestei din urmă Comisiuni, deoarece existenţa Comisiunei Europene a Dunărei, pune la îndoială posibilităţile serviciului tehnic al României de a-şi asigura navigabilitatea la gurile propriului ei fluviu, iar modul de a face să se respecte regulamentul, supunând contravenţiunile judecărei propriilor organe ale C. E. D. încalcă în mod dureros dreptul de suveranitate al ţărei, constrânsă a suporta un fel de regim de capitulaţiuni.

Din iniţiativa Guvernului României în cursul lunei August 1938, s'a întrunit o conferinţă la Sinaia, în scop de a reexamina Statutul Dunărei Maritime.

Convenţia din Sinaia 1938.

Prin actul încheiat la 18 August 1938, de delegaţii Franţei, Marei Britanii, României — în lipsa Italiei — s'a dat satisfacţie legitimelor revindecări ale ţării noastre şi după ratificare, s'au suprimat încălcările suveranităţei României.

Convenţia din Bucureşti 1939.

Pentru complectarea acestui aranjament şi pentru admiterea Germaniei în Comisiunea Europeană, s'a întrunit o conferinţă la Bucureşti, care a semnat la 1 Martie 1939 un acord prin care Germania intră în Comisiune, şi împreună cu Italia aderă la aranjamentul dela Sinaia din 18 August 1938.

După depunerea instrumentelor de ratificare, şi adeziune în ziua de 16 Mai 1939, a avut loc la Sulina solemnitatea schimbărei pavilionului şi a luărei în primire de către Guvernul Român a navelor, instalaţiunilor şi palatelor Comisiunei Europene a Dunărei de la Sulina şi Galaţi.

Inceperea coborîrei pavilionului Comisiunei a fost marcată printr'o lovitură de tun de pe Distrugătorul Regina Maria.

In timpul solemnităţei, muzica Marinei a intonat imnurile naţionale ale ţărilor participante la Comisiune, în ordinea alfabetică franceză: Germania, Franţa, Marea Britanie şi Italia.

In timp ce se cântau aceste imnuri, navele coborau pavilionul Comisiunei Europene.

După intonarea imnului naţional italian, muzica a început să cânte imnul regal român, salutat cu lovituri de tun.

Concomitent pavilionul României a fost ridicat la toate navele Comisiunei Europene, devenite române.

* * *

Cum problema Dunărei şi Mărei Negre alcătuesc unul din principiile de bază a politicei naţionale de libertate şi neatârnare a României, să aruncăm o privire şi asupra evoluţiunei regimului Mării, tratat mai sus până la conferinţa dela Londra din 1871, care a recunoscut Rusiei şi Turciei dreptul de a avea nave de război în Marea Neagră, strâmtorile Bosforului şi Dardanelele rămânând deschise pentru vasele de comerţ ale tuturor statelor.

Tratatul din Lausanne, 1923.

Situaţia aceasta a rămas în vigoare până la încheierea păcii de la Lausanne din 1923, între Puterile Aliate din războiul cel mare şi Turcia, care prin convenţiunea specială a strâmtorilor, a permis libera trecere a navelor de război la fel cu a celor de comerţ, fie în timp de pace, fie în timp de război, dacă Turcia rămâne neutră.

Demilitarizându-se strâmtorile, tratatul dela Lausanne, permitea intrarea în Marea Neagră în timp de pace a unor forţe navale neriverane, egale cu cea mai puternică forţă navală aparţinând unui Stat riveran, adică a Rusiei. El corespundea intereselor româneşti, căci „flota neriverană" aliată, chemată în timp turbure, dar încă de pace, putea să-şi prelungească şederea în apele Mării Negre, spre a presta României ajutor şi în timp de război.

Tratatul din Montreux, 1936.

La cererea Turciei de revizuire a acestui tratat, s'au întrunit din nou Puterile Semnatare, la Montreux şi au semnat tratatul din 20 Iulie 1936, care desavantajează situaţia precedentă, chiar pentru timp de pace:

a) printr'o reglementare mai severă a trecerei strâmtorilor de către navele de război;

b) prin limitarea numărului la 9 unităţi numai şi a tonajului la 15.000 de tone pentru navele de război neriverane ce vor să treacă simultan prin strâmtorile Mărei Negre. Tonajul global pe care puterile neriverane îl pot avea, şi numai pentru o durată maximă de 21 zile, în interiorul acestei mări e de 30.000 de tone.

Cum tratatul opreşte intrarea tocmai a navelor de război cele mai importante, a cuirasatelor şi submarinelor neriverane ce înseamnă aceste cifre, când deplasamentul torpilorului de azi a ajuns la 2000 şi a crucişetorului la 10.000 de tone?

Tratatul de la Lausanne, prevede pentru timpul de război, Turcia fiind neutră, conform articolului 19, foarte important pentru situațiunile de astăzi, că navele de război ale puterilor beligerante nu pot intra în Marea Neagră, decât pentru asistență în cazul unei agresiuni.

In timp de război, Turcia fiind beligerantă, art. 20 al tratatului lasă la dispoziția Turciei acordarea trecerei navelor de război prin Dardanele și Bosfor.

Incheiere.

Am văzut cum Dunărea a chemat acum 2000 de ani, legiunile Romei să vină să plămădească aici un popor muncitor, care să-i rodească câmpiile, să-i îmbogățească și să-i înfrumusețeze plaiurile, un popor demn care să fie conștient de încrederea acordată și speranțele puse în el de primul său Impărat, un popor viteaz care să-i apere ținuturile și gurile deltei sale la pontul Euxin.

Am văzut cum Dunărea cu gurile ei apropiate și depărtate au arătat și atras interesele națiunilor mari din vestul Europei, că pe malurile ei se muncește și se produce grâul cel mai bun din lume și că poporul care îl ține strajă neclintită sângerează secole și secole, nu numai pentru păstrarea bunurilor moștenite, dar pentru apărarea îndepărtată a liniștei și siguranței acelor mari națiuni din apus, ca în bună stare să cultive științele, să înflorească artele, să încununeze civilizația.

Grație interesului evocat de comerțul pe marele noastre ape, nu am fost lăsați să sângerăm până la epuizarea complectă, ci am fost ajutați de națiunile din apus să ne întărim, să ne întregim rând pe rând, ca după suferințele și marile înfăptuiri din războiul mondial, să ajungem la unirea întregului nostru neam.

Unirii din 1919, a urmat timpul greu al vindecărei rănilor războiului, al refacerei economiei naționale și a consolidărei situației etnice:

Faptul că teritoriul și poporul românesc, trăise până la reîntregire sub patru regimuri diferite, cerea imperios modificări profunde ale vieții de stat.

Reforme importante se impuneau, privind întreaga armătură administrativă, economică și etnică, reorganizarea finanțelor, a armatei și a celorlalte principale instituțiuni de stat, și unificarea de ordin administrativ și financiar în noile provincii alipite.

O mare dificultate a organizărei vieții statului după război, a constituit-o faptul că trei sferturi din teritoriul țării fiind invadat, resursele acestui teritoriu, au fost ridicate de inamici și majoritatea exploatațiunilor agricole, petrolifere și industriale, erau distruse. Mijloacele de transport și comunicațiuni au suferit puternice perturbațiuni, din cauza deteriorărei și reducerei materialelor, până aproape de anihilare. In orașe și sate, parte din clădiri distruse și toate celelalte nereparate de patru ani; populația suferea de lipsă de locuințe, îmbrăcăminte, de lumină și chiar de pâine.

Starea de război și pagubele cauzate de el, au sdruncinat cu totul finanțele și au mărit datoria publică la 22 de miliarde în interiorul țării, și 650 de milioane de franci și 35 de milioane de lire sterline în străinătate [17]).

Cifra reparațiilor, la care România avea dreptul, pe urma acestor distrugeri, s'a ridicat la 30 de miliarde franci aur din care n'a primit decât sume neînsemnate [18]).

Numai în lumina acestor imense pierderi și dificultăți, ne putem da seama, de cât s'a muncit și cât s'a realizat în cei 20 de ani, care au trecut dela război până astăzi.

S'a muncit mult, s'a muncit din greu, dar puteam ajunge noi oare la realizările de tot ce posedăm noi astăzi, dacă producțiunea solului și muncei noastre nu ar fi fost valorificată pe calea Dunărei și Mărei Negre ?

COMANDOR N. STERIOPOL

---

[17]) General Rizescu și Lt. Col. Anghiropol. Tratat de geografie fizică, politică, economică și militară.

[18]) General Rizescu și Lt. Col. Arghiropol. Tratat de geografie fizică, politică, economică și militară.

Invitațiune

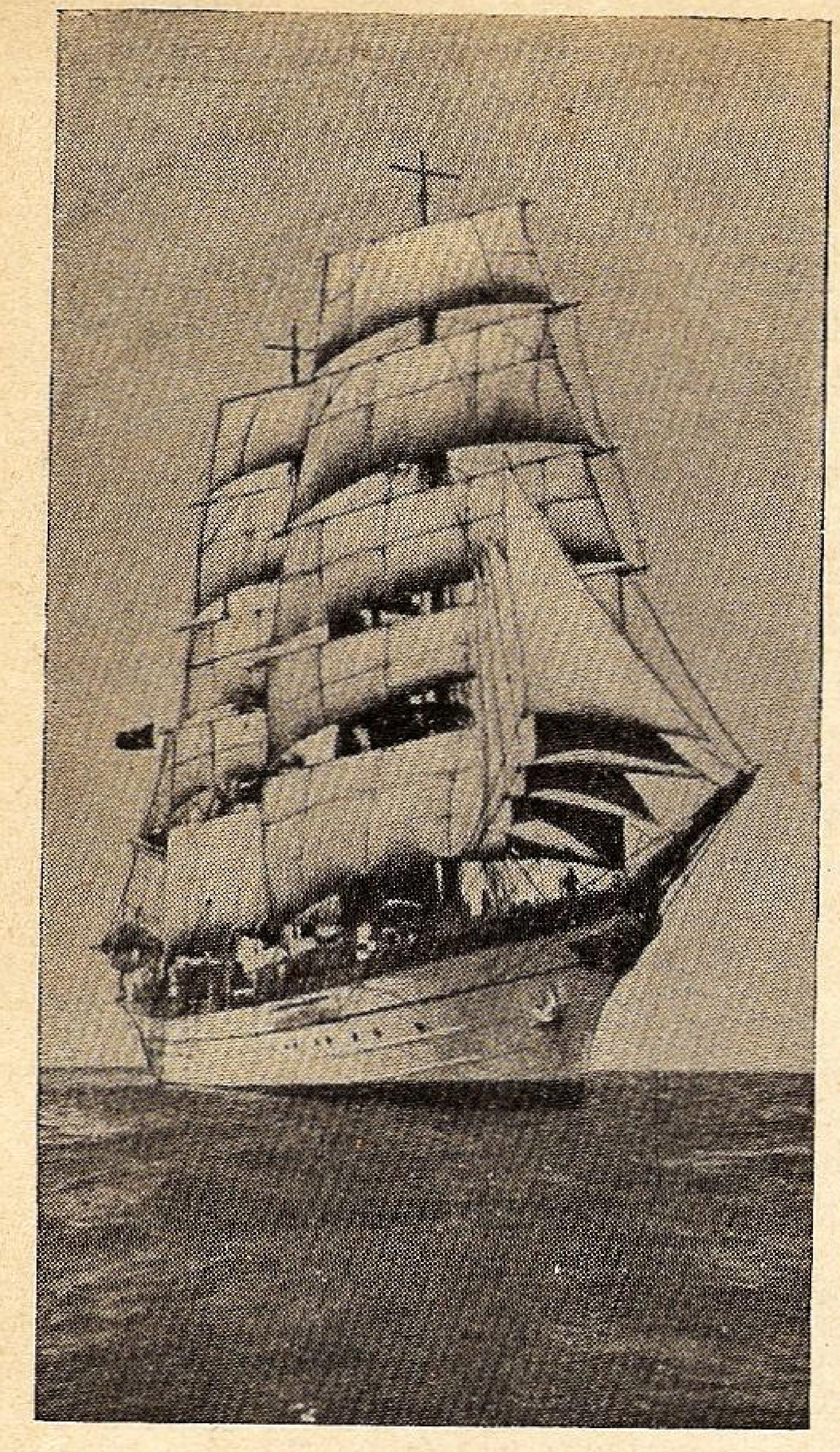
Liga Navală Regală Română, intenționând să reînceapă seria conferințelor în capitală și provincie, urmate de filme de inițiere marinărească adresate în special tineretului, roagă pe toți membrii ei să binevoiască:

1) Dacă au vreo sugestie asupra mijloacelor de a intensifica propaganda, să ne-o comunice până la 1 Noembrie cel mai târziu.

2) Dacă doresc a se înscrie pentru a vorbi la conferințele din capitală sau provincie, a ne face cunoscut subiectul conferinței și eventual a ne trimite o copie după manuscris, pentru a o supune cenzurei spre aprobare.

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea"*)

(9)



Nava şcoală „Mircea"

> **„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprigă luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"**
>
> **Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.**

TOULON

Conferinţă asupra trecutului celui mai mare port de război al Franţei în Mediterana.

Franţa nu îşi poate confunda existenţa marinei sale cu aceia a statului Franc.

Dacă în Atlantic se poate vorbi totuşi de o flotă a secolului al XII şi XIII, în Mediterana apariţia organizaţiei unui port maritim se plasează deabia în prima jumătate a secolului XIII. Ludovic cel Sfânt (VIII), dornic de a pluti către Pământul Sfânt, unde se îndreptau în timpul său cruciaţii, îşi organizează primul port Maritim în Mediterana, la Aygues-Mortes.

Un Amiral de Franţa avea în mână destinele acestei tinere marine franceze şi primul cu acest titlu a fost Florent de Varennes — a murit pe lacul Tunisului în 1270. In 1284 marina franceză a Mediteranei număra la Aygues-Mortes 100 galere şi 200 nave de transport. Erau în acest timp lupte cu Spania. Marina franceză a fost repede distrusă de cea catalană.

Un nucleu se reface repede şi sub Filip VI de Valois, o flotă a Levantului merge alături de galerele lui Barbavera, să lupte la Ecluze sub comanda lui Béhuchet şi Hue Quiéret — 1340. Sorţii nu sunt însă nici aici de partea Francezilor.

Amiralii Franţei se luptă vitejeşte dar nu marinăreşte.

După Ecluze, Eduard III invadează Franţa şi marinarii Mediteranei sunt chemaţi iar în Nord. Seniorul Monacului merge acolo cu 32 galere, dar merge încet şi ajunge târziu. Drumul este lung şi coasta bogată pentru a îndemna pe Senior la prădare. Eduard debarcă deci uşor în Franţa la 12 Iulie 1346, în regiunea Hongue — 1000 nave transportau 32.000 soldaţi.

Flota franceză decade şi deşi Regii Franţei îi înţeleg valoarea, banii pentru a o reconstrui lipsesc.

Carol V Inţeleptul lansase însă deviza: „Pentru o inimă vitează nu este nimic imposibil".

Lupta dintre el şi Eduard III se continuă.

Alte flote din Mediterana sunt trimise la Nord: Provensalii sunt duşi acolo de Aimery de Narbonne, Amiral de Franţa şi de René Grimaldi.

Cu acesta din urmă apare în lupte şi Jean de Vieune, ucenic al lui Ameden VI de Savoia — Contele Verde.

In 1373 Jean de Vieune este numit Amiral de Franţa şi i se dă ca distincţie o siflee de aur atârnată de gât.

Tot timpul acestor lupte, galere spaniole sporesc numărul navelor franceze. Atacurile sunt îndrăsneţe şi coastele engleze sunt încălcate; situaţia s'a schimbat.

Era opera lui Jean de Vieune care lucra printr'o flotă unită, disciplinată şi pricepută.

Carol VI suprimă însă cheltuelile pentru marină. Dar în 1416 şi 1417 se simte nevoia flotei. Sunt din nou ajutoarele din Mediterana cari aleargă în Nord. Genovezii, Provensalii, Spaniolii se grupează pentru a răspunde la apelul lui Carol VI.

Vicontele de Varboune duce în luptă flota aliată, dar Spaniolii nu prea sunt hotărâţi la sacrificii. Marea este din nou în mâna Englezilor.

Moştenirea lăsată de Carol VI lui Carol VII, pe mare, este tristă. Toată speranţa era în navele aliate ale Spaniei; dar nici aceste nu sunt dispuse la ajutor. Astfel apar corsarii Mabunezi. Sunt în acest timp vremurile eroice ale Jeannei d'Arc. Războiul celor două roze slăbeşte în acelaş timp puterea de stăpânitori a Englezilor. In felul acesta se sfârşeşte războiul de 100 de ani. Franţa respiră un aer naţional şi Jackues Coeur încearcă să organizeze o flotă comercială pentru Levant. Aceasta merge bine şi dă naştere la lupte, cari fac ca întemeetorul său să moară în bătălia dela Chios din 1456 — cu Turcii.

Continuatorul său este Villages, care poartă primul titlu de „general de galere".

Sub Ludovic XI domneşte la Nord pacea şi în Sud sunt luptele pentru succesiunea Castiliei. Marinarii francezi din Mediterana luptă acum contra aliaţilor lor de odinioară Genovezii şi Aragonezii.

Amiralul Guillaume de Casenave — Coulon — îi conduce.

Provenţa trece la Regele Franţei. Marsilia ia locul portului maritim Aygues-Mortes. Aerul de respiraţie în Mediterana se măreşte. Tot ce mai rămăsese din flota lui Jakues Coeur trece în acest nou port provensal.

Sunt acum vremurile de cucerirea lumii de către Spania, şi Franţa îşi îndreaptă privirile în această parte. Cu Anglia nu mai este nimic de împărţit. Bretanii şi Francezii sunt uniţi la 6 Decembrie 1491 sub un singur sceptru printr'o căsătorie princiară.

Carol VIII şi Carol Quintul se întâlnesc pe terenul

---

*) Conferinţă ţinută la bord după părăsirea acestui port.

Italiei. Marina are în mod natural un rol important. „Ea singură putea să ușureze în sfârșit misiunea armatei, interzicând inamicului folosirea mării".

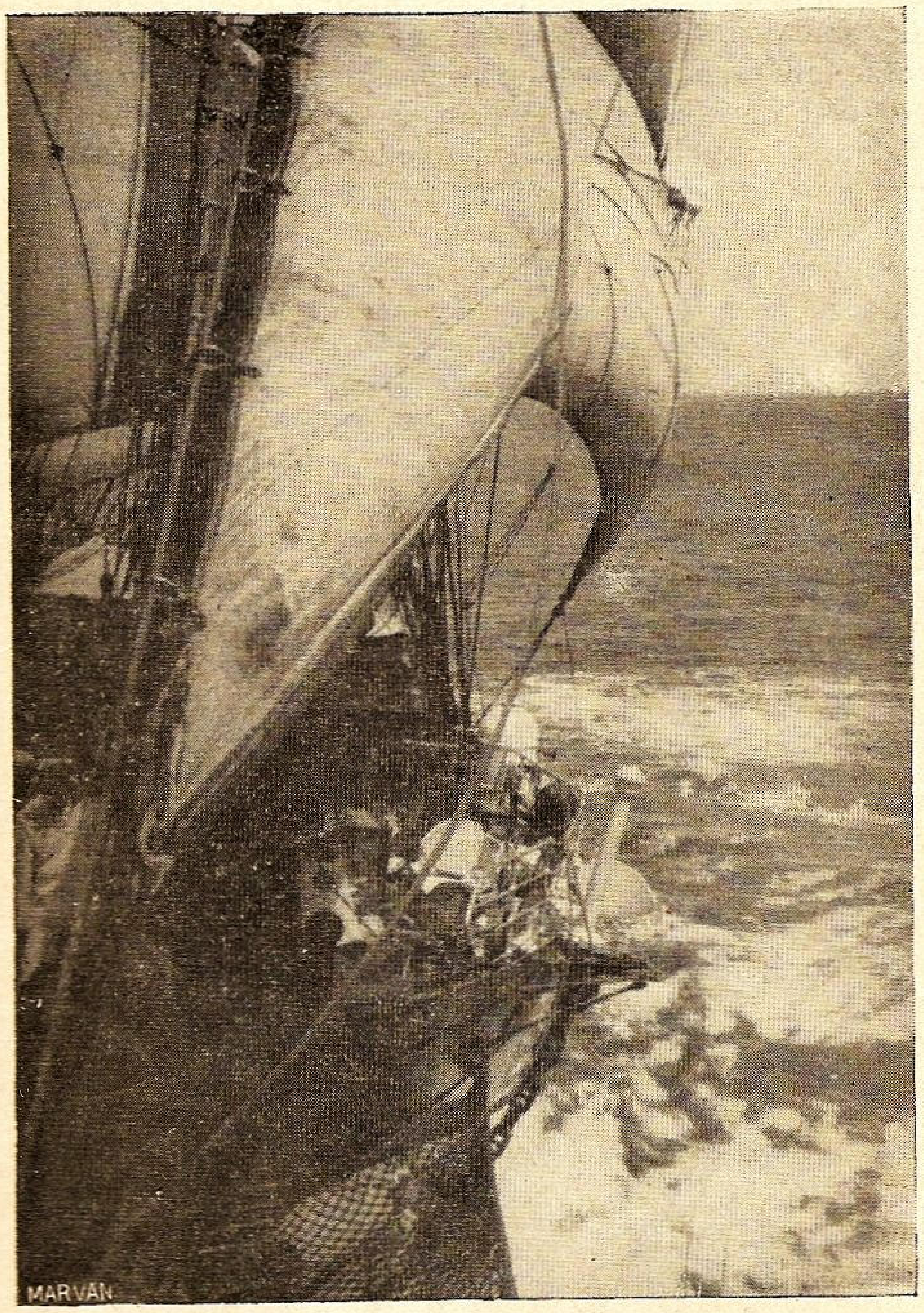
Flota franceză avea în acest timp — anul 1494 — un singur inamic: flota napolitană. Marinarii din Ponaut sunt chemați în fine în Mediterana. Viitorul Ludovic XII, este numit șef al flotei franceze concentrate în Mediterana. La 29 Iulie 1494 el trece în revistă 98 de nave: galere și carace genoveze, escadra provensală, transporturi savoneze și nave normande. O bază era necesară pentru adăpostul acestei flote.

Genua ținea locul; dar acest port fusese dat regelui Franței și deci nu era franțuzesc.

Era nevoie de un port puternic pe pământ francez.

Astfel se găsește rada Toulon, care era cea mai potrivită pentru o atare alegere.

„In Martie 1494 s'a instalat aci primul șantier în care au început să lucreze meseriași veniți dela Marsilia".



Cu vântul în vele

In acest timp flota franceză se mișcă în libertate pe coastele Franței și Italiei și ajută operațiunile armatei, pentru ca aceasta să cucerească la 8 Septembrie 1494 Rapallo.

Ludovic de Orléans cade bolnav și îi urmează Julien de la Rovére.

Carol VIII ajunge la Roma și la Napoli; voește însă înlăturarea Turcilor dela Constantinopol. Flota este mărită în acest scop.

Succesele franceze sunt invidiate și o alianță se ridică sub emulația Papei și a regelui Spaniei. Genovezii devin din aliați dușmani și Giustiniano, care îi comandă, atacă flota franceză adăpostită la Rapallo. Navele franceze sunt prinse cu efectivele debarcate la mal și deci fără apărare.

Ce mai rămâne din flota franceză prin diferite porturi, caută să scape spre baza sa. Toulonul este fortificat în grabă pentru a adăposti rămășițele ei.

In această situație se face din nou apel la flota din Franța. Situația acesteia devenise acum tocmai cum era odinioară cea din Levant.

Pregent de Bidoun, cel mai mare Amiral al secolului, ia comanda flotei concentrate în care se numărau opt galere provensale. La 25 Februarie 1497 se închee un armistițiu. Genua este din nou luată, fiindcă altfel ar fi fost un cui continuu pentru portul de răsboiu abia născut: Toulon.

Ludovic XII — fostul Comandant al flotei — vine la tron și ia și titlurile de Rege al Ierusalimului și al celor două Sicilii și Duce de Milan.

Sub domnia lui, flota franceză din Mediterana este foarte activă și duce lupte contra Turcilor.

Titlurile regelui nasc însă coaliții contra Franței și luptele cu Englezii, Spaniolii și ceilalți aliați ai acestora sunt crâncene pe mare și uscat.

Marinarii francezi din Mediterana se bat bine, mai ales că printre șefii lor se număra însăși genovezul Andrea Doria.

Drumurile Mediteranei sunt în mâna Francezilor.

Francisc I urmează la tron. Poura — 24 Februarie 1525 — este un dezastru care anulează toate succesele flotei. Pentru motivul că Francisc I încredințează comanda flotei de Mediterana lui Pedro Navarro, Andrea Dorea trece la adversari și devine din prieten dușman de moarte. In felul acesta stăpânirea Mediteranei trece din mâna Francezilor și porturile Genua și Savoua nu mai au nimic cu Franța.

Toulonul și Marsilia sunt amenințate. Pacea dela Combrai — 3 August 1529 — aduce ruina pentru marinarii francezi din Levant. — Francisc I, cunoscător al problemelor maritime, știe că la răsăritul Mediteranei este o flotă foarte puternică, aceea a semilunei și încheie cu Sultanul Soliman II cel Mare vestita alianță creștino-mahomedană.

Dar flota turcă venea încet, fiindcă era ocupată cu prădarea coastelor creștine.

Răsboiul începe din nou în 1536. Rezultatul lui este din nou dureros pentru Franța. Provansa este invadată și Toulonul cucerit. Flota franceză din Mediterana „singura este neputincioasă în fața flotei imperiale și galerelor lui Doria".

Ajutorul Turcilor nu vine. Urmează armistițiul dela Nisa din 1538. El nu durează decât până în 1542, când ostilitățile încep din nou. Flota lui Carol Quintul era acum însă ocupată în luptele cu pirații barbarești din Alger și acolo pierde chiar foarte multe din frumoasele sale unități.

In 1543 Franța primește în fine dela Turci un ajutor de 174 nave, comandante de însuși Caeredin Barbarosa. Iarăși devin Francezii stăpâni în Mediterana.

Nisa nu poate fi totuși luată și, în iarna acestui an, Barbarosa se adăpostește cu navele sale la Toulon, cu condiția însă ca orașul să fie evacuat de localnici. In primăvară flota turcă a luat drumul pe coastele Spaniei și apoi, prin jafuri și groază, ajunge la Cornul de Aur. Urmează pacea dela Creçy.

Anglia însă continuă lupta și toată flota franceză are de lucru în Nord.

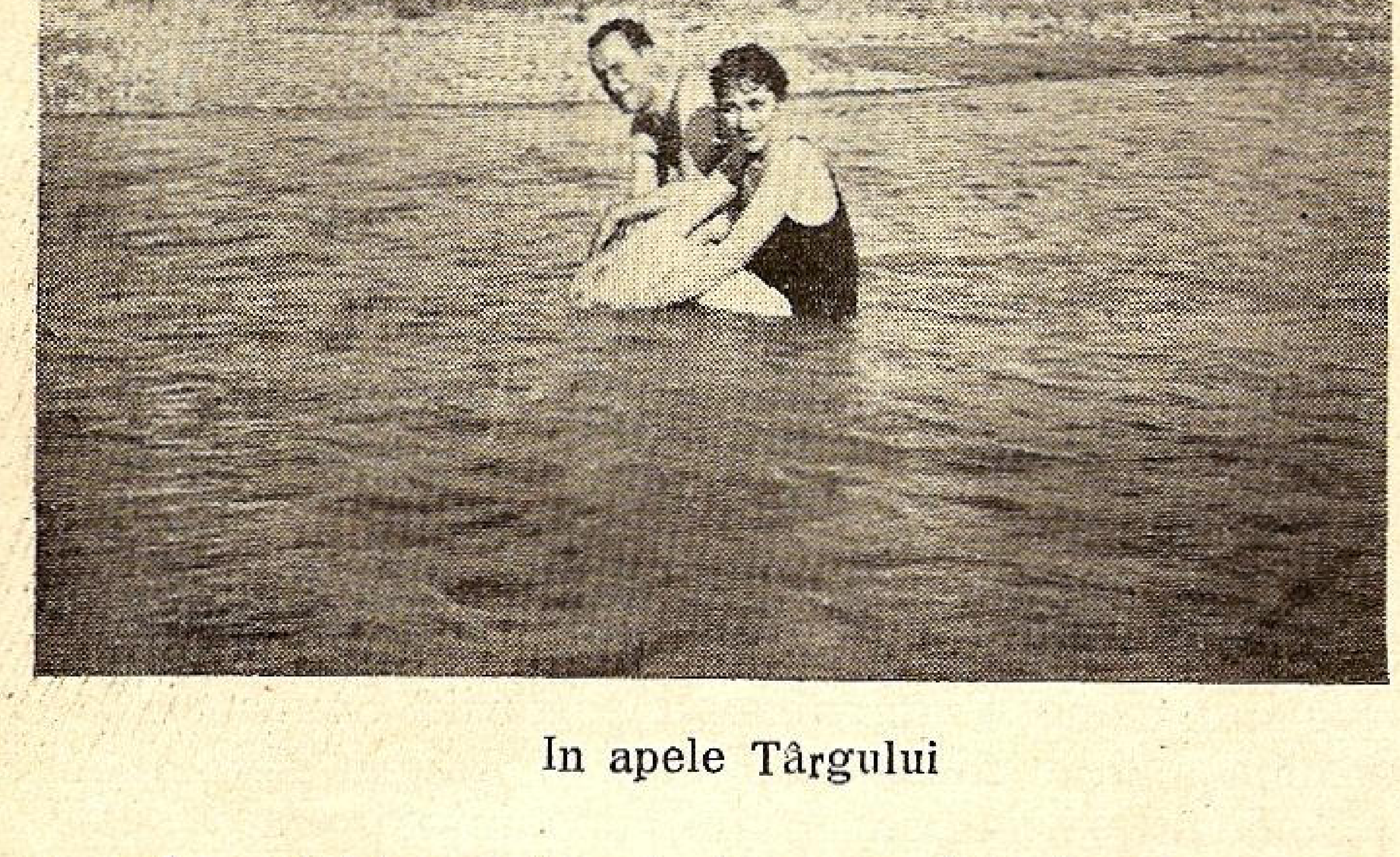
Prin continua alianță cu Turcii, stăpânirea în Mediterana continuă și sub Acuric II, urmașul lui Francisc

ZIUA MARINEI

(continuare)

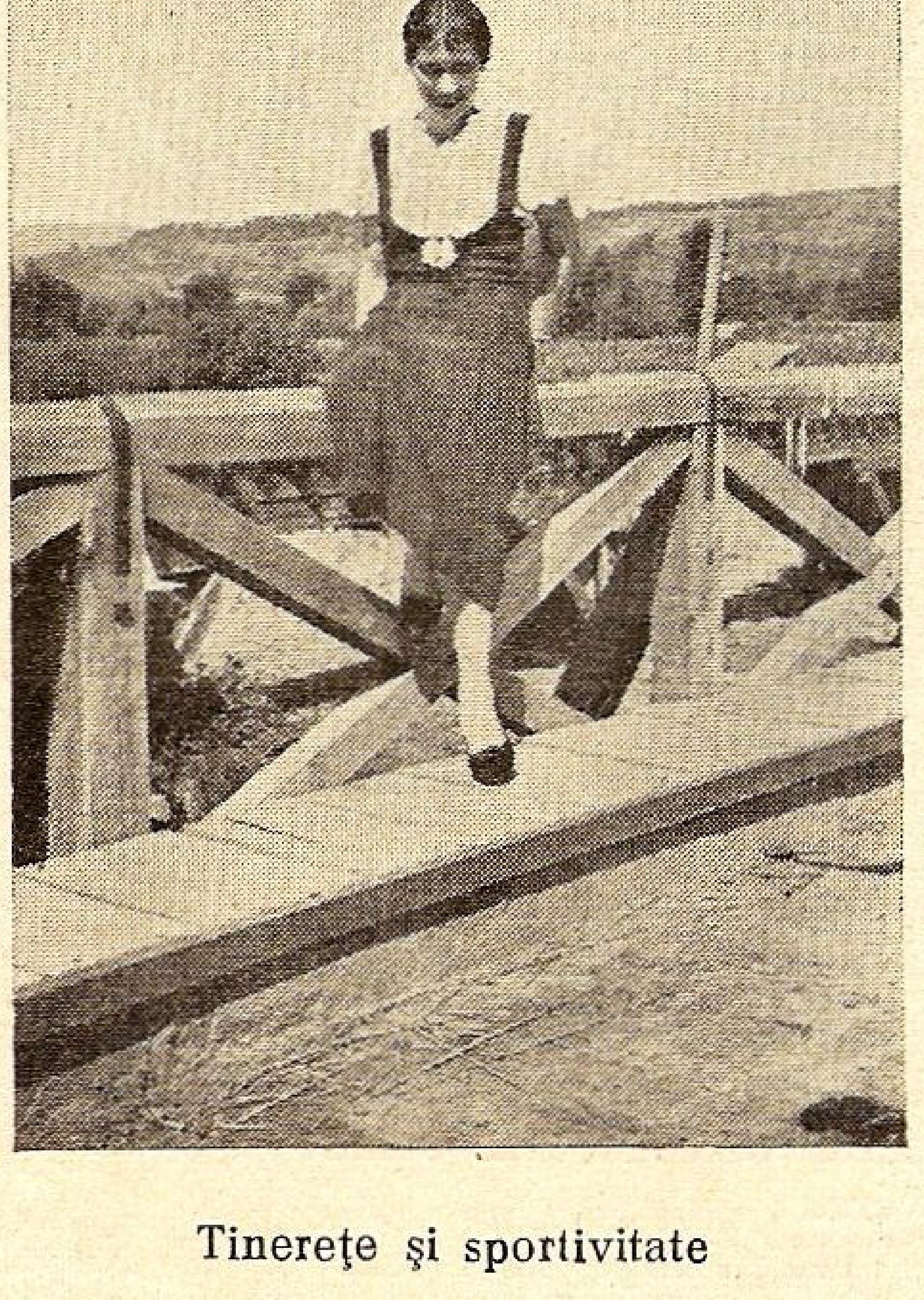
STÂLPENI (MUSCEL)

Urmând un îndemn al binelui și al pasiunii, aflându-mă de vacanță în com Stâlpeni-Muscel pe marginea râului Târgului, am căutat ca orele de scăldat să le folosesc, atât pentru mine, cât și pentru copiii de săteni aflați și ei pe marginea râului pentru a se răcori de căldura zilei.



In apele Târgului

Le-am ținut cursuri de înnot, așa ca ei să le poată prinde mai bine, arătându-le avantajele fiecărei mișcări corecte, a înnotului făcut în bune condițiuni fizice, cât și binefacerile apei în lumea noastră și pentru țara noastră. Având dela Liga Navală Regală Română, broșuri, statute, reviste și alte publicații, am început în ziua de 15 August, S-fta Maria, patronul Marinei, odată cu împărțirea lor gratuită, și convorbiri despre Marină, avantajele unei cariere de Marinar, despre călătorii pe apă instructive și recreative, despre canotaj ca mijloc de educație fizică distractivă, despre construcția bărcilor ușoare și despre înnot, cu elevii și notabilitățile din sat. Comuna Stâlpeni din Muscel, are o poziție cu totul propice pentru a deveni o stațiune climaterică, recreativă, mai ales dacă oamenii luminați și intelectuali din comună își vor da osteneala să amenajeze oarecare instalațiuni bune pentru publicul vizitator. Pentru aceasta am luat contact cu un domn director de școală primară și-am explicat planul unui strand pe marginea râului Târgului cu mijloacele locale, adică cu lemnul aflat în localitate din abundență. Asemenea stranduri sunt foarte numeroase în Transilvania pe marginea râurilor, prevăzute cu un solar din nisipul aflat pe marginea râului, amenajat frumos, și cu cabine simple dar comode. Părerea d-lui director, a fost o aprobare entuziastă și promisiunea de a-și lua sarcina de a duce la bun sfârșit acest proiect. Eu, nu numai că l-am sfătuit să înceapă construcția când timpurile vor fi prielnice, dar i-am spus că, cu această operă de înzestrare a Comunei, se va câștiga un număr de vizitatori, care vor da un imbold poate oamenilor, să pornească la o înfrumusețare și o amenajare a comunei astfel încât să facă fală și cinste județului și țării românești. Am mai câștigat din această convorbire câțiva membri printre tineret, care, datorită vigoarei, necesității, sportivități și pasiunii lor pentru apă, să caute a se lega de râușorul lor, făcându-se din el un loc de recreație fizică și intelectuală, în timpul vacanței ce și-o petrec în sânul familiei. Pentru ajutorarea lor, apelez la d-l Inginer silvic Vulpe, a-i strânge într'un mănunchi pe toți intelectualii comunei — mari și mici, bătrâni și ti-



Tinerețe și sportivitate

I — 1547 — Sinan Pașa, Dragut sunt amirali turci, cari conlucrează cu amiralii francezi dela Toulon.

Prin concursul lui Dragut, Corsica cade în mâinile Francezilor în 1554. Anul următor, Dragut nu mai este în apele mării Tireniene și majoritatea cetăților corse cade în mâinile lui Andrea Doria. O sută de nave turcești revin sub comanda lui Piali-Pașa, dar Calvi rămâne tot în mâna Genovezilor.

In 1556 Carol-Quintul abdică și ia rasa monahală; urmașul său este Filip II. Prin căsătoria acestuia cu Maria Tudor, Franța avea în fața sa două marini puternice.

De La Garde, cu galerele sale, luptă din răsputeri pentru păstrarea drumurilor maritime în Mediterana. In 1559 — 3 Aprilie — se încheie însă pacea prin care se pierdeau din nou Corsica, Genua, Toscana.

Sub Carol IX, treburile nu merg mai bine. Urmașul său Henric III, sub impulsiunea amiralilor săi, lasă libere expedițiile în lumea nouă. In acelaș timp „comercianți marsilieni fondează Bastionul Franței la La Calle în Algeria". Dar mai târziu, marina franceză este în completă decădere.

Pentru transportarea ambasadorului Franței la Constantinopol, s'a făcut apel la Venețieni, ca în timpul cruciatelor.

neri — a înființa o filială a Ligii Navale Regale Române sub auspiciile Centralei din București, și a porni la drumul înfăptuirilor de bine în direcția sporturilor nautice. Comuna are lemn din belșug. Se pot face bărci ușoare, care suite la tren să ajungă la București, ca pe lacul Snagov să sboare în plăcere și binefacerile fizice al omului matur ca și al tineretului. Liga Navală Regală Română va da totdeauna sprijinul și concursul ei la înfăptuiri de opere utile, frumoase și marinărești.

Locot. PAUL EPUREANU
membru al L. N. R. R.

CONSTANȚA

Pe lângă cele publicate în numărul trecut, mai publicăm și amănuntele de mai jos, trimise împreună cu fotografiile, de d. Metz Mircea Dan, elev al școalei navale.

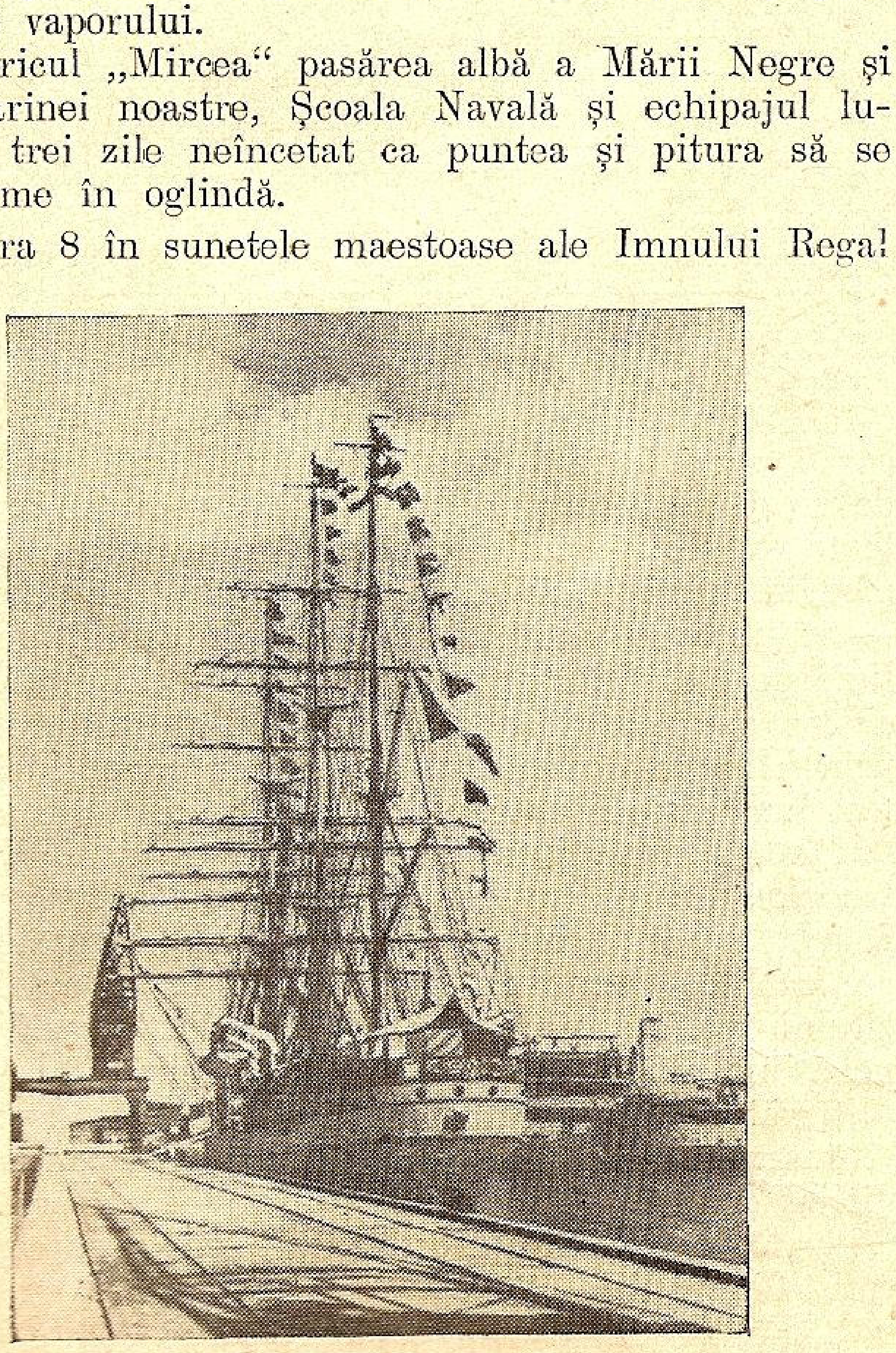
Zorile zilei au găsit portul Constanța la fel ca de obiceiu, doar în bazinul militar se formase un careu de nave străjuit de „Mărășești“, bricul „Mircea“ „Nava bază“ și Submarinul „Delfinul“, „Basarabia“, „Mărăști“ și două canoniere.

In acest careu avea să se slăvească marinarii căzuți pentru țară pe întinsul apelor și tot aici aveau să-și arate destoinicia, în cursele ce vor urma, tinerii adunați sub steagurile diferitelor nave.

Toate vasele străluceau de curățenie, aici puntea este obrazul vaporului și fiecare marinar se mândrește cu nava pe care servește integrându-se istoriei și prezentului vaporului.

Pe bricul „Mircea“ pasărea albă a Mării Negre și fala marinei noastre, Școala Navală și echipajul lucraseră trei zile neîncetat ca puntea și pitura să se transforme în oglindă.

La ora 8 în sunetele maestoase ale Imnului Regal se ridică pavilioanele și odată cu ele și marele pavoaz ce vor să arate prin strălucirea lor măreția zilei prezente... și pe urmă începe să sosească asistența, formată aproape exclusiv din ofițeri de marină, căci acest 15 August e înainte de toate un parastas al marinarilor. Sosește o companie de elevi T. R. dela Școala Navală făcând gardă în fața bricului Mircea pe care va avea loc serviciul divin, iar elevii activi ai aceleiași școli formează garda de onoare pe bric, unde sunt îmbarcați pentru completarea instrucției.



Nava-școală «Mircea» cu marele pavoaz

Sosesc invitații unul câte unul în ținute albe și se aliniază în grupul ce devine tot mai numeros pe duneta lui „Mircea“. Sifleea șefului de cart „cântă“ tot mai des onoruri pentru grade superioare. La ora 9 sosește D-l Ministru al Aerului și Marinei Domnul C. Amiral Päiș întovărășit de D-l Vice Amiral Bărbuneanu.

Tinere la concursul de înnot dela strandul Obor

D-l Comandor Georgescu, comandantul forței Maritime, dă raportul Domnului Ministru, după care începe slujba religioasă pe duneta. Se pomenesc eroii morți pentru apărarea apelor și a țării noastre și când preotul intonează „Veșnica lor pomenire“, o șalupă lansează spre adâncuri o coroană de flori marinărească întocmită sub formă de ancoră.

Urmează cuvântările. D-l C. Amiral Constantinescu și a D-l Amiral Päiș.

După solemnitatea remiterii insignelor și diplomelor, asistența ia loc pe duneta lui Mircea pentru a privi concursurile de bărci și de înnot ce se desfășoară ca pentru a arăta înalta pregătire marinărească a echipagiilor militare.

Prima cursă e disputată între „Mărăști“ și „Mărășești“ cu bărcile de 8+1; „Mărăști“ câștigă cu patru lungimi de barcă. Acum numele conducătorilor n'au nici o importanță, căci echipagiile concurente se confundă cu însăși navele lor, a căror numire le iau.

La bărcile de 4+1 câștigătoare e Canoniera „Cpt. Lepri Remus“. Apoi încep concursurile de sărituri depe bordul lui „Mărășești“, care a câștigat astăzi cele mai multe premii, iar ca încheiere a zilei sportive se desfășoară cursa de înnot pe distanța de aproximativ 500 m. „Mărășești, Submarinul „Delfin“.

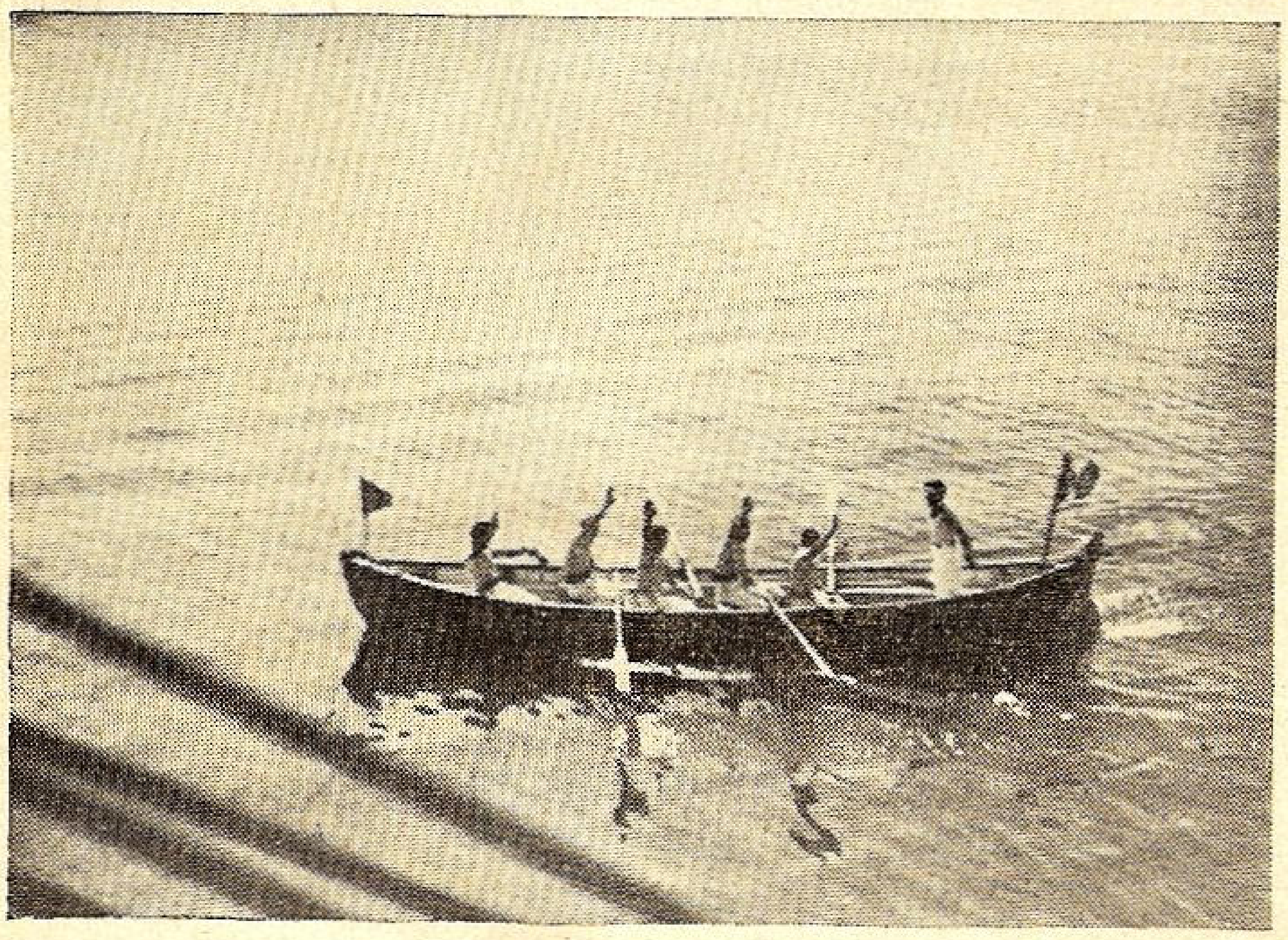
In timpul acesta în aer răsună notele vesele ale Marșului marinarilor compus de D-l Cpt. Z. Negulescu și răspândit spre cele 4 zări de puternicile difuzoare ale lui „Mircea“. Ca încheiere a acestei dimineți D-l Ministru Amiral Päiș împarte cupele premianților ce se înșiră — aliniați — în fața Domniei Sale. D-l C. Amiral Päiș părăsește N. M. S. Mircea în sunetele atât de marinărești ale sifleiei șefului de cart ce dă onorul la scară.

In aceiași frumoasă zi de August, „Straja Țării“ a voit să arate Domnului Ministru cât de mult se accentuează pregătirea marinărească a tineretului dând o serbare la „Salvamar"-Mamaia.

Asistența era compusă din majoritatea ofițeri de marină și din elevii școlii Navale venită să vadă cum înțeleg dragostea de apă cei care nu sunt înfrățiți întru totul cu Marea. Programul este deschis printr'un scurt ansamblu de gimnastică condus de D-l Spânu; se trece apoi la probele nautice: 100 m., stafetă 4+100, jocuri de apă executate de tinere eleve, iar la sfârșit ca încheiere — cursă de gig-uri între diferitele echipe ale F. R. S. N.-ului.

Primii clasificați sunt premiați de D-l Ministru Păiș și de D-l Comandor Bardescu.

In amurgul serii, D-l Ministru a plecat spre Constanța ducând în suflet — cred — ca și noi, credința că mâine, marina va avea mai mulți adepți și marea mai mulți admiratori și apărători, din care armata să-și aleagă slujitorii.



Barca de 4+1 a canonierei „Lt. Lepri", câștigătoarea

BRĂILA

Sărbătorirea Marinarilor din Basarabia și Bucovina de Nord, rămași în țară.

Ziua de 15 Septemvrie a. c. a fost pentru marinarii români o zi de înălțare sufletească, sărbătorind camarazii lor rămași în țară, în urma deslipirei celor două provincii dela Patria-Mamă. Regimentul de Geniu al Marinei Regale, din orașul nostru, a luat frumoasa inițiativă de a aduna pe toți marinarii români dela unitățile de uscat cât și dela nave și de sărbători, așa cum se cuvine, gestul patriotic al acestor militari cari au lăsat acolo departe ce avea mai scump, mai drag, dar au ținut a sta tot în țara lor, îndeplinindu-și până în sfârșit datoria lor față de Țară și Rege.

La orele 10 dim. în marea curte a Regimentului, pe o tribună improvizată pe care fâlfâiau zeci de pavilioane românești, s'a oficiat un Te-Deum de către confesorul militar al Garnizoanei, răspunsurile fiind date de Corul Școalei de Radiotelegrafie, din Regiment, dirijat de Caporalul marinar Oprovici Vasile.

In asistență am remarcat pe următorii Domni:

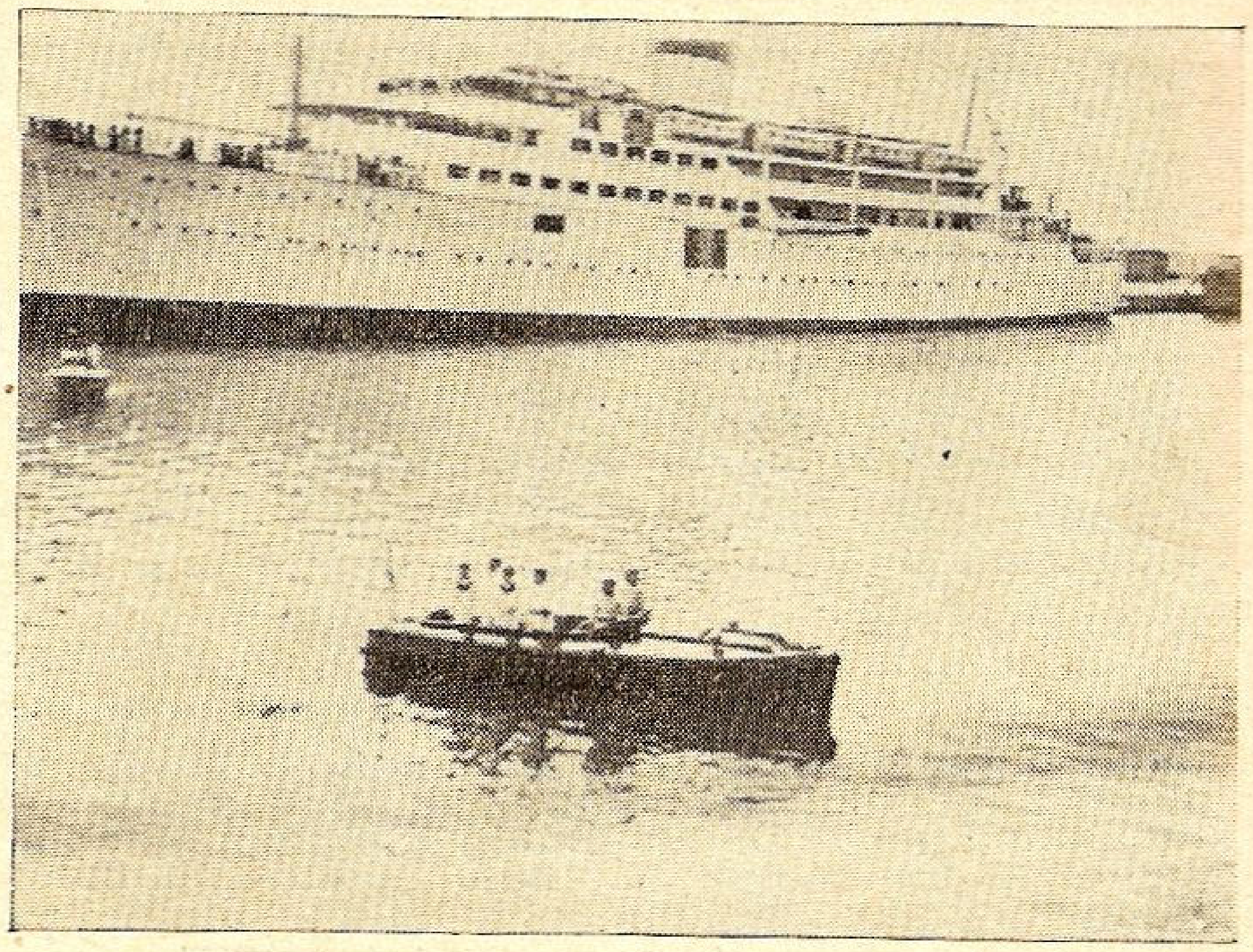
Colonel Al. Dumitrescu, Comandantul Regimentului de Geniu al Marinei Regale; Lt-c-dor. Martac, ajutor-comandant; Căpitanii: Costea Gh., comandantul Șc. de Radiotelegrafie a Regimentului; Levitschi, comandantul vechiului bric „Mircea"; Uceanu; Locotenenți: Lucopol, Mirescu, Florea, Pavelescu, Chiriac; Aspiranți: Picu, Amărăică, Beizadea, Cecati, Toma, etc.

După oficierea serviciului religios, d. lt. Chiriac, Șeful Biroului Mobilizării, dă cetire ordinului de zi prin care țara recunoscătoare acestor buni români împroprietărește pe fiecare cu un lot de pământ și primind în plusul soldei suma de lei 20, lunar.

D. colonel Al. Dumitrescu, comandantul Regimentului de Geniu al Marinei Regale, în numele autorităților superioare, aduce viile sale mulțumiri marinarilor rămași în țară proclamând pe toți acești marinari fii sufletești ai regimentului, d-sa însuși socotindu-se ca un părinte al acestor buni români.

Fruntașul Marinar *Taiban Vasile*, de origine basarabean, în numele camarazilor săi mulțumește d-lui colonel pentru frumoasele cuvinte rostite de D-sa, cari sunt ca și o mângăere peste durerea sufletelor lor tinere și atât de greu încercate.

Vă încredințez — spune — că acești marinari pe cari îi aveți în fața D-vs. și cari au stat aici neclintiți de strajă când păgânii au intrat la noi în țară, sunt buni români, ostași credincioși, pe care țara în orice moment poate să se bizue, atât în timp de pace cât și — vă jurăm — în timp de război. Vom fi în prima linie de foc și iureș românesc atunci când țara ne va chema a o apăra sau de a intra în granițele ei firești prin alipirea din nou a tot ceeace e românesc și a fost luat peste noapte.



Coroana scufundată pentru marinarii căzuți la datorie

După aceasta întreaga asistență a primit defilarea trupelor după ce în sala de spectacole a Regimentului a avut loc, în continuarea sărbătoririi, o șezătoare organizată de Compania Radio T. F. F. cu ocazia sfârșitului școlii a primei serii eșite din această Școală nouă înființată în acest tânăr Regiment.

Șezătoarea s'a desfășurat după următorul program:

1. Imnul Regal, executat de Corul Companiei Radio, dirijat de caporalul Oprovici Vasile.
2. Să sune iarăși goarna! — poutporiu național, corul Companiei.
3. Fă Ileană, cântec popular, corul Companiei.
4. Suflete îndoliate... versuri de Caporal Oprovici Vasile, declamate de fruntașul Taiban Vasile.
5. Sâmburele, monolog recitat de frt. Ciurea Aurel.
6. Cântecul Pavilionului, marș marinăresc executat de corul companiei.
7. Ardealul! versuri de caporalul Oprovici Vasile, declamate de autor.

8. Dacă-ți este dor... melodie populară executat de Corul Companiei.

9. Mărul, dialog interpretat de fruntașii Moisuc Grigore și Giușcă Gheorghe.

10. Match de box amator, între fruntașii Mihăilescu Vasile și Căldăraru Gheorghe și al doilea match de box între fruntașii Tudorache Marcoșan și Oprică Ion.

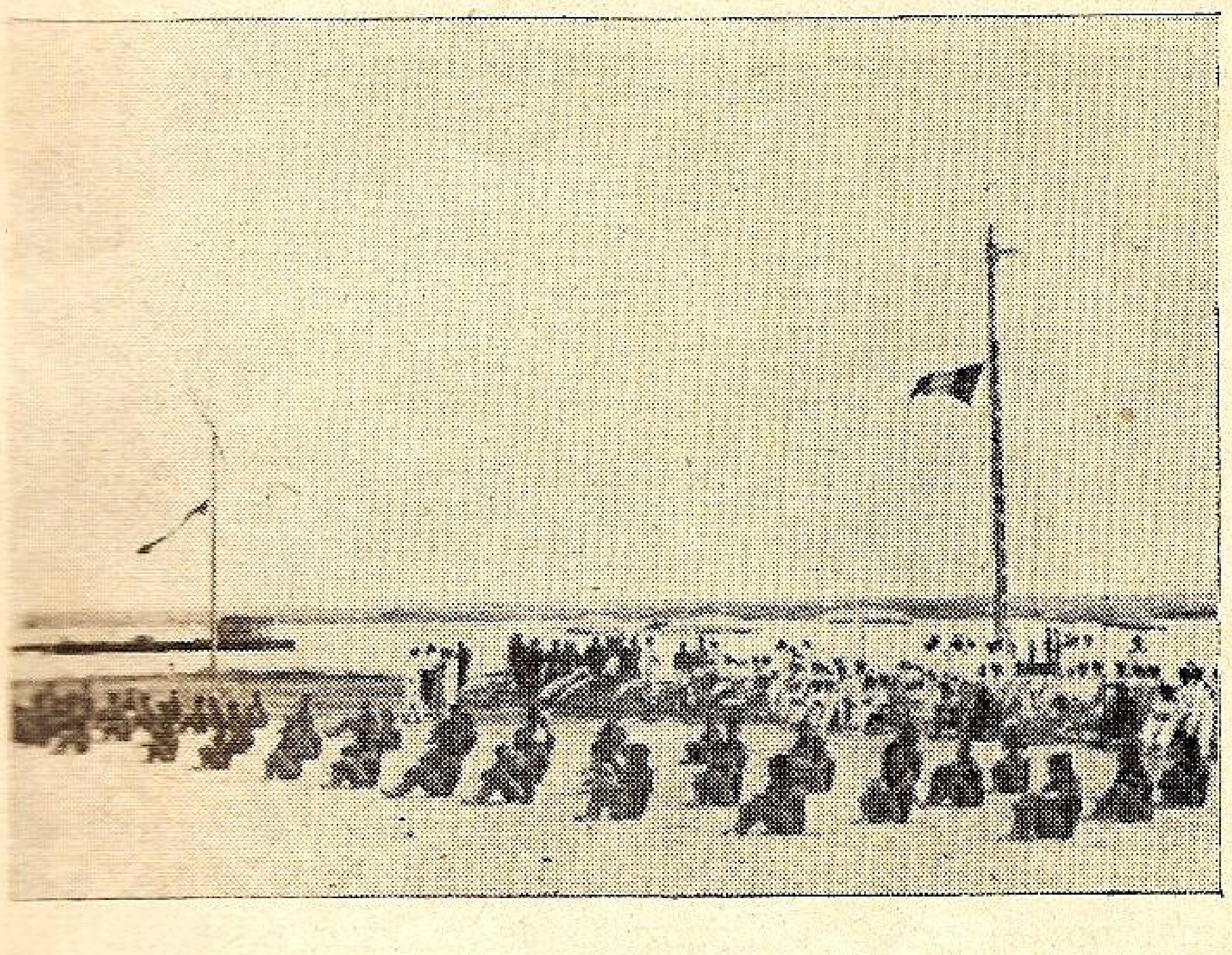
11. Iată ziua de serbare, executat de Corul Companiei.

Caporalul marinar Oprovici Vasile, în numele camarazilor din prima promoție de telegrafiști ai Regimentului, se adresează asistenței, spunând între altele:

Prima serie de radiotelegrafiști ai Școalei de Radiotelegrafie din Regimentul de Geniu al Marinei Regale își inchee cursurile după o muncă asiduă și devotată tuturor cerințelor din timpul școalei. Elevii acestei școli au ținut ca acest eveniment să fie serbat prin această mică șezătoare.

După ce mulțumește Domnului Comandant al Regimentului, d-lui Ajutor, d-lui Cpt. Costea Gheorghe, comandantul școalei cât și d-lor ofițeri și maeștrii pentru grijă părintească și dragostea lor depusă în predarea materiilor spune:

Pe lângă aceasta recunoștiință gestul nostru și crezul născător al acestei serbări este tinerețea noastră, dragostea noastră față de Țară și Rege. Pe lângă toată munca și efortul depus aici în școală, tineretul în clocotul lui de sânge — ca întotdeauna — a răpit din timpul lui de odihnă și a căutat ca în nopți târzii să jertfească această odihnă tinereții, românismului, primăverii sufletelor și la flacăra caldă a acestei jertfe, acest tineret, să-și simtă menirea lui mistică peste destremările vremurilor înălțând cântece noi de primăvară, cu răsunetele lor de peste veacuri.



Manifestația sportivă dela Mamaia a tineretului Constănțean

In timpul școlii noastre nu ne-au înfricoșat nici muncile, nici neodihnele; nu ni s'au încovoiat nici trupurile dar atunci când pretutindeni în această țară plutea doliul, lacrimile — și numai nopțile știu — au brăzdat fețele noastre tinere și peste cântecele sângelui am presărat tăceri...

Vă rugăm să știți că această primă serie de radiotelegrafiști din acest Regiment — serie ca o piatră pe care se va ridica nouile serii — e călăuzită de cele mai inalte sentimente față de Comandanții lor, față de Neam, Rege și Țară și își vor servi țara cu cea mai mare dragoste, capabili de orice jertfe pentru acest pământ sfânt românesc pe care au sosit din zări indepărtate cocorii românismului, în această țară nouă în frunte cu întruchiparea și mândria tineretului românesc și a marinarilor români: M. S. Regele Mihai! (urale prelungite).

Vă mulțumim încăodată pentru dragostea și grija ce ne-ați dus-o și rugă se înalță din piepturile noastre senine. Să trăiți!

Și din adâncul inimilor noastre tinere marinărești și pline de o Românie Nouă să strigăm în strigăt de bucurie:

Să trăiască M. S. Regele Mihai I!

In uralele asistenței Corul cântă Imnul Regal după ce serbarea se închee cu Imn tineresc. Intreaga serbare a decurs într'o atmosferă românească de nedescris entuziasm, fiecare păstrând o impresie plăcută despre această șezătoare de finele școlii a primei serii de Radiotelegrafiști din Regimentul de Geniu al Marinei Regale.

V. OPROVICI

SCOPOȘENI

La ora 11 a. c. s'a oficiat un serviciu divin la Biserica din Scopoșeni, unde au luat parte toate autoritățile civile și militare, membrii Ligei, cum și mai mulți locuitori din comună.

S'a făcut pomenirea Eroilor marinari căzuți în campania 1877—88, 1913 și 1916—1919.

După terminarea serviciului S. S. Preotul paroh. Șt. Răuțu, care este și Președintele căminului cultural din această comună, a vorbit despre însemnătatea zilei.

S'au distribuit broșurile de propagandă membrilor Ligei.

Serviciul a luat sfârșit la ora 12 a. m.

CALAFAT

In urma unei consfătuiri cu fruntașii din localitate în ziua de 15 August, s'a hotărît înființarea unei filiale în orașul nostru.

Temelia s'a pus în ziua de Sf. Maria Mică (8 Septembrie 1940) când s'a încheiat următorul proces verbal:

Subsemnații, în număr de 6 persoane majore, ne-am întrunit la Calafat, în Pavilionul Grădinii Publice și ne-am constituit în comitet local, pentru înființarea Ligii Navale Române, Filiala Calafat, conform Statutului general al L. N. R.

1. Inființarea Filialei Calafat a L. N. R., întrucât numărul membrilor majori, se ridică la cifra de 30 persoane conform Statutului L. N. R.

2. Citirea regulamentului filialei L. N. R. Calafat, de către Domnul *Lt. Comandor Verbiceanu M.*, care a fost aprobat în unanimitate.

3. Avizul Prefecturei de Dolj pentru înființarea filialei Calafat, este materializat prin ordinul Nr. 1751 al Prefecturei Dolj, către Pretura Plășii Calafat prin care ordonă înființarea acestei filiale în Calafat.

4. S'a pus în discuție alegerea Comitetului local și cu unanimitate s'au ales:

1. D-l Avocat *G. Giuică*, Președinte activ.
2. D-l Lt. Comandor *Verbiceanu Marius*, Căpitanul Portului, Vice Președinte activ.
3. D-l *Pistol*, Directorul Școalei de băeți Nr. 1, Secretar.
4. D-l *Ștefan Andreescu*, Șeful Vămii Calafat, membru.
5. D-l *Inginer Ghinea*, dela Serviciul Hidraulic, membru.
6. D-l *Dr. Crinteanu*, Șeful Spitalului local, membru.

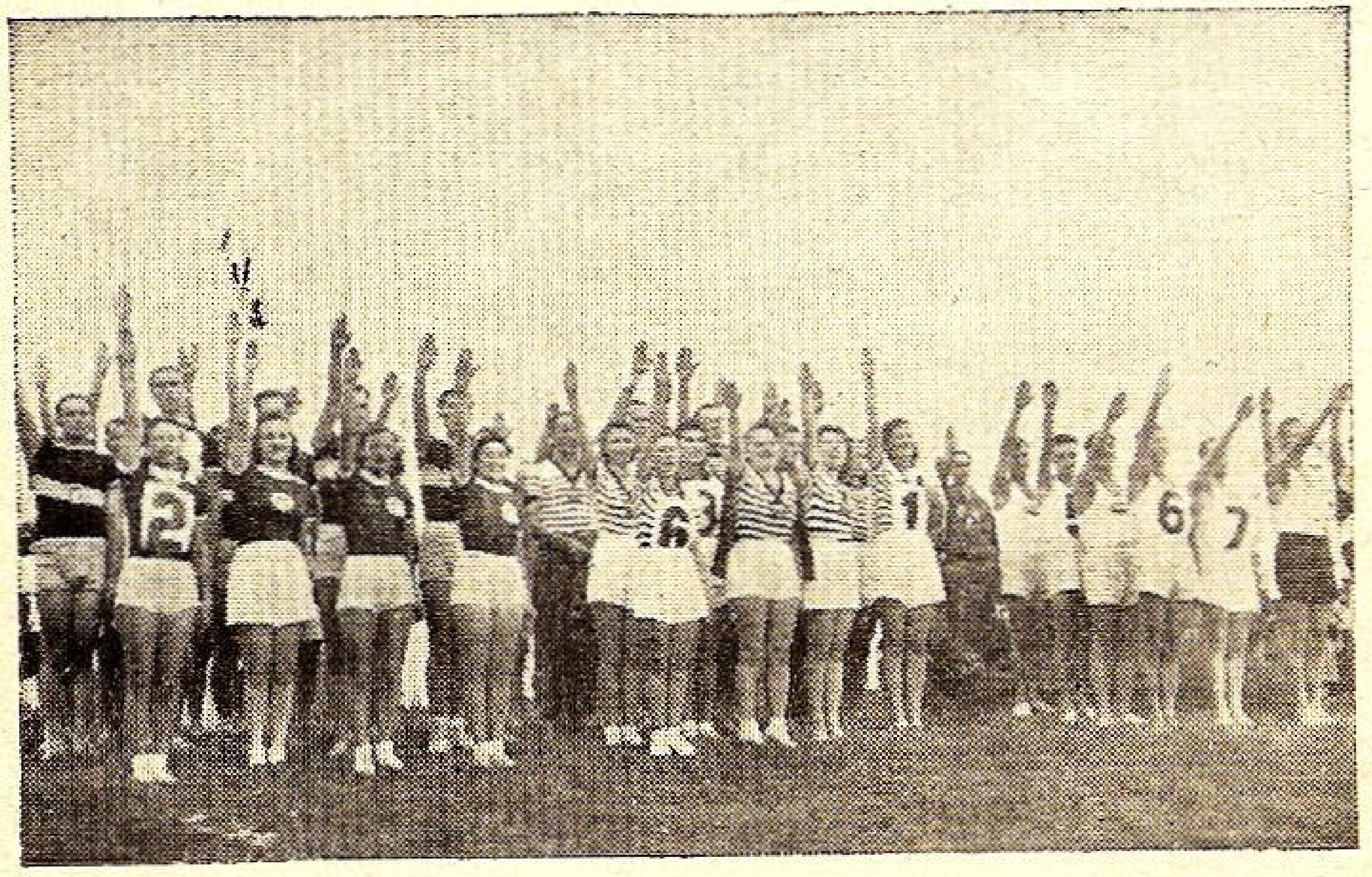
Sporturile nautice în țara noastră

Minunea lacurilor asanate, cari înconjoară, azi, ca un lanț de ape limpezi, frumoasa noastră capitală, — minunea datorită muncii, perseverenței și spiritului creator al d-lui inginer *Caranfil*, — a dat, în sfârșit, putința pentru masele largi ale populației din București și împrejurimi, să se inițieze în diferite ramuri ale sportului nautic, care, în general, a început să pășească, repede, spre desvoltarea firească de când în fruntea Federației Române de Sporturi Nautice (F. R. S. N.) a fost chemat d-l amiral *N. Păiș*, fost ministru al aerului și marinei.

Trebuie să recunoaștem că sportul nautic a fost neglijat la noi — eram mai mult legați de brazda strămoșească, cu toate că posedăm întinsul țărm al Mării Negre, nenumărate râuri și fluvii navigabile, în frunte cu Dunărea, precum și lacuri risipite chiar prin munți — toate acestea, destul de proprii pentru această îndeletnicire. Trebuie mereu să repetăm că viitorul țării noastre este pe Dunăre și pe Mare și să nu uităm că azi pavilionul nostru național este purtat de un număr foarte restrâns de vase comerciale, aparținând, în mare parte, Statului, deoarece inițiativa particulară lipsește, și că bogățiile țării noastre sunt exportate de navele străine, cari se îmbogățesc pe socoteala românului.

Poporul nostru trebue readus la apă și să fie înrudit cu ea; dar acest fapt este cu putință numai prin educația tineretului și adaptarea lui la Mare, prin desvoltarea sportului nautic și prin sporirea spiritului marinăresc, „spiritul Mircea“.

Pentru a poseda marina nu este destul să avem un număr îndestulător de vase moderne militare și comerciale, ci trebue să avem un contingent de oameni trebuitori conducerii și serviciului pe aceste vase, un personal marinăresc născut și crescut cu dragoste și dor de Mare și obișnuit cu toate capriciile valurilor mării. La noi aproape că nu există încă proverbialul lup de mare — bătrânul marinar, care, în fiecare port străin, poate fi întâlnit — tip așa de bine descris în diferite povești marinărești, pentru care *Marea* este totul, însăși viața, existența, familia și căminul lui; acest lup de mare este exemplu viu pentru tineret. care se îndreaptă, în cariera sa, spre nesfârșitul mărilor și oceanelor, spre zarea albastră a apelor cu toate tainele și misterele lor, dornic de riscurile și aventurile inerente acestei profesiuni. Acest tineret brav și curagios, în atâtea țări străine, a creiat posesiunile coloniale ale marilor imperii din occident — bogății pentru stăpânirea cărora se dă lupta între marile puteri, — luptă pe viață și pe moarte pentru dominarea globului pământesc.



Sportivii dau onorul

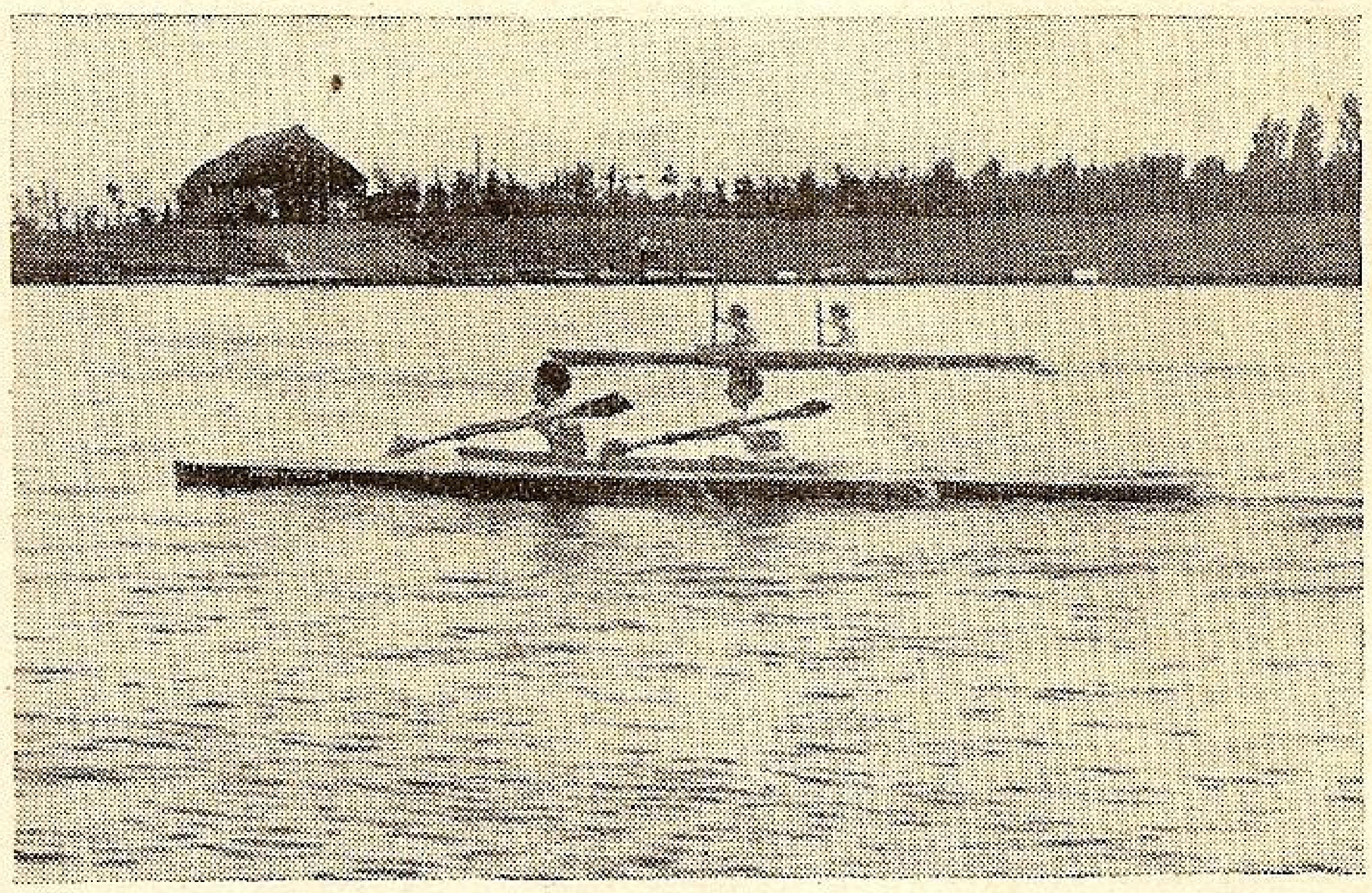
Numai sportul nautic poate să creieze cadrele trebuitoare atât marinei noastre militare, cât și comerciale, care așteaptă concursul inițiativei particulare; aceste cadre, alegându-și cariera marinărească nu din interes, sau întâmplător, ci din dragostea adâncă de Mare și dor de aventuri și călătorii.

La noi, spiritul constructiv și clar văzător al Regelui Carol I, a creiat marina militară, preschimbând ciobanii și plugarii în marinari iscusiți. Această marină a fost și leagănul celei comerciale, căreia i-a împrumutat cadrele și cele necesare pentru desvoltarea ei, în decursul timpului. Marina comercială de acum, care va trebui să ducă, în toate colțurile pământului, bogățiile țării noastre, impune formarea personalului numeros, căci noile vase cer cadre noui și multe, cari nu-i pot fi puse la dispoziție de marina militară.

Asistența, în frunte cu d. C. Amiral Păiș, la concursurile de canotaj dela Herăstrău.

Să ne reamintim că în Germania, cu 60 de ani în urmă, marina era ca și inexistentă; neamțul agricultor, iubitor de pământ, nu era socotit ca un marinar capabil, iar mările și porturile Germaniei au fost bătute numai de pavilioanele străine, — engleze, olandeze și norvegiene, — cari deserveau complet exportul și importul maritim al țării. Insă spiritul luminat al împăratului Wilhelm II, secondat de marele amiral Tirpitz, a creat această marină; tineretul a fost îndreptat spre mare și apă, s'au format nenumărate asociații sportive, în frunte cu „Floten Verein“ (Liga Navală Germană), cari au dat cadrele necesare și, azi, marina germană este una din cele mai bune din lume. Desvoltarea sporturilor nautice în populație este așa de mare că, Duminicile și sărbătorile, toate lacurile, râurile și țărmul mării sunt complet acoperite de pânzele micilor cuttere și bărci cu rame și motor — acest sport este accesibil fiecărui cetățean german, dispunând de cele mai modeste mijloace.

Noi trebuie să urmăm acest exempu și să sprijinim, cu toată perseverența și jertfele necesare, desvoltarea acestui nobil sport. Din tineretul sportiv se vor forma cadrele marinei noastre viitoare, — care trebue să fie niște cadre curajoase și bine pregătite, cunoscând înnotul și conducerea ambarcațiunilor, îndrăgostite de



In cursă : proba de skiff

mare şi de aventuri. Celui mai umil funcţionar şi lucrător trebuie să-i dăm posibilitatea de a se adapta la acest sport şi aci este ţelul aşa de important al Federaţiei Române de Sporturi Nautice. Acest sport nu trebuie să fie privilegiul bogaţilor, închişi într'o castă sportivă, ci accesibil maselor largi ale populaţiei.

Autorul acestor rânduri a fost, întâmplător, pe lacul Herăstrău, într'o Duminică, la concursuri de canotaj, cari au fost onorate cu prezenţa d-lui amiral adjutant N. Păiş, fost ministrul al aerului şi marinei. Urgia unei ploi de vară n'a putut opri nici numerosul public, nici pe bravii sportmani, de a participa la aceste interesante întreceri. Interesul şi entuziasmul publicului au fost foarte mari. Participarea d-lui amiral Păiş, care este şi preşedintele F. R. S. N., arată solicitudinea şi importanţa ce a dat-o ministerul aerului şi marinei, acestui nobil sport şi suntem îndreptăţiţi să credem că desvoltarea lui este în mâinile sigure ale acestui încercat marinar şi bun patriot. Sperăm că în curând acest public entuziasmat va participa, efectiv, la regatele sportive şi vom vedea lacurile noastre frumoase, râurile, fluviile şi ţărmurile Mării, împânzite de micile lebede sportive pline de tineretul iubitor al Mării şi apelor româneşti.

Să nu uităm că *„Iubirea de Mare şi spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educaţia unei naţiuni“*.

C. A. DELATYRAS

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

GLASUL PRESEI

Marina României

— 15 August 1940 —

Ziua marinei româneşti, care deşi nu s'a sărbătorit cu fastul din ceilalţi ani, nu a fost uitată totuşi de nici o suflare românească. Şi cu toată sobrietatea sărbătorirei de azi, importanţa mişcărei pe care ea o simbolizează apare în împrejurările ce le trăim, mai evidentă, mai categorică.

Păşind alături de însăşi existenţa poporului român, marina noastră s'a manifestat dealungul veacurilor sub felurite forme.

Dela legătura primitivă a românilor aflători pe tărâmul mării şi Dunării, sub forma unei lupte grele cu aceste două vaste întinderi de apă care schimbă calificarea de pescuit în aceia de navigaţie, — până la „cursa lungă" pe care marinarii ţării de azi o întreprind în toate colţurile lumii, populaţia românească maritimă s'a impus ca aptă şi comparabilă cu orice populaţie maritimă.

Contactul şi lupta omului cu marea, este firească şi impusă de însăş existenţa lui.

In necontenită goană după mai bine, care cinsteşte geniul omenesc, domeniul mărei s'a dovedit, nu o prăpastie ci o punte, nu un zid ci o legătură. Civilizaţiile şi-au avut focarele de-alungul apelor şi mai cu seamă dealungul acelora pe cari omul le-a putut stăpâni şi cunoaşte.

Cunoaşterea mărilor a fost o preocupare constantă a oamenilor şi nesecata lor curiozitate a fost satisfăcută de cei mai reprezentativi, de cei mai îndrăsneţi, de cei mai valoroşi dintre ei.

Recunoştinţa popoarelor se îndreaptă spre acei cari le-au îndrumat primii paşi peste ape, neprecupeţindu-şi avutul, viaţa, riscând totul cu eroism ce nu poate fi întâlnit la nici o altă categorie de oameni.

Iar în ansamblul lor popoarele poartă — sau ar trebui să poarte — slavă acelora cari au descoperit, au umblat şi au organizat mersul pe mări.

Astfel oamenii s'au cunoscut unii pe alţii, au schimbat între ei avuturi şi idei. Marina a făcut circulaţia bunurilor, a nivelat grupările de oameni, a desfiinţat ignoranţa şi sălbăticia.

Chiar ciocnirile pe mare au servit civilizaţiilor. Este caracteristic că în toate războaele, marina a fost aceia care a salvat umanitatea.

Fără *Salamina*, soarta civilizaţiei europene s'ar fi schimbat, desigur în rău.

Tot în rău s'ar fi schimbat soarta Romei şi a Europei dacă la *Actium* influenţa Egiptului nu ar fi fost anihilată.

Lepante desfiinţează stăpânirea musulmană şi piraterească în Mediterana.

Crimeia opreşte expansiunea ruşilor spre Sud, iar Tzushima dă Japoniei posibilitatea să progreseze.

Ochii plini de speranţă ai omenirei s'au îndreptat din această cauză spre mare, — deacolo s'a aşteptat mântuirea, deacolo a venit întotdeauna salvarea.

Poporul nostru trezit la viaţa europeană a pătruns dela început în domeniul maritim cu toată vigoarea şi entuziasmul său specific.

Popor mare ca număr şi posibilităţi, în ţară mare ca întinderi şi bogăţii, românii au evoluat mai rapid decât ori care alt popor european. Pentru a recunoaşte acest adevăr, în special toţi cei porniţi să găsească cusururi evoluţiei moderne a poporului nostru, este suficient să privească în jur la popoarele din imediata noastră apropiere care au intrat odată cu noi în ritmul european, sau să măsoare timpul de evoluţie a oricărui alt popor din Europa.

Buni la orice, românii au fost buni şi în marină. Ei s'au adaptat surprinzător de repede obiceiurilor mării, dobândind odată cu meseria, dragoste şi înţelegere. De peste jumătate secol marina modernă română biruind greutăţile materiale provocate de finanţe, concurenţă, lipsa industriei de vapoare, se afirmă pretutindeni. Nu voim să exagerăm, dar renumele de seriozitate şi precizie, de modestie şi răbdare, de uşoară deprindere cu viaţa grea pe care o impune marea, este o realitate de mult cunoscută asupra marinarilor români.

Astăzi marina românească are o tradiţie, element esenţial de asigurare a viitorului.

Marinarii români nu au descoperit pământuri noui, nu au organizat navigaţia pe mare. Dar dacă nu au fost pionerii marinăriei, au fost în schimb descoperitorii marilor resurse la care poziţia şi menirea ţărei lor avea dreptul.

Pentru acest lucru, marinarii români nu cer cetăţenilor acestei ţări decât înţelegere. Virtuţile lor, puterea lor de realizare, vor împinge marina în mod firesc pe calea marilor rezultate. Despre aceasta nici o îndoială. Dar o legendă trebue să înceteze şi anume acea despre unilateralitatea posibilităţilor românismului.

Prea se spune mereu că românii sunt numai plugari! Această nedesminţită ocupaţie de bază a poporului nostru nu trebueşte exagerată până la abandonul celorlalte laturi de manifestare a vieţii moderne.

Nu există nici un popor de plugari, nici un popor de industriaşi, nici un popor de marinari. Cele mai speciale situaţii, nu împiedică totuş desvoltarea normală a tuturor ramurilor de activitate după calităţile şi necesităţile grupărilor de oameni. Aceasta vorbind de popoare foarte mici şi în poziţii geografice vitrege.

Dar când ne referim la poporul român, la acest cuprins minunat de pământ care epuizează toate scările geografiei, asemănător unui tablou mai mult decât unei hărţi, nu este posibil să definim aşa de lapidar poporul român.

Poporul român s'a avântat în viaţa modernă cu toate posibilităţile sale, iar legăturile cu marea sunt astăzi tot atât de necesare şi de puternice ca ale oricărui alt popor.

De prisos să mai facem statistica tranzitului comercial, să repetăm un lucru despre care nu putem bănui că ar fi ignorat de vreo minte luminoasă românească, pentru a vedea contribuţia fabuloasă a marinei. Astăzi problema maritimă românească nu este numai în stare de iniţiere ci se găseşte în plină evoluţie.

Poporul românesc se află în atingere cu marea şi cu Dunărea dela vărsarea Tisei până la Guri.

Sistemul acesta hidrografic dublează coloana vertebrală a Carpaţilor şi fixează existenţa şi continuitatea românismului prin veacuri.

Prin lărgirea coastelor româneşti ţara respiră şi trăeşte ca printr'o suprafaţă pulmonară. Viitorul ei este strâns legat de mare pe care trebue să o iubim şi să o cultivăm.

Dacă marinarii ţării acesteia s'au arătat demni de meşteşugul şi de obârşia lor vreme de peste 70 de ani, poporul românesc, spre propriul său interes mai ales în zilele prin cari trecem, să nu uite datoria către marina sa.

Cpt. GH. MOCANU

(Facla)

Un lucru ce nu-l înțeleg

Multe lucruri n’am înțeles pe lumea asta, de când am început și eu să pricep că unu și cu unu fac doi. Dacă voi fi învrednicit să mai fac umbră pământului, de bună seamă voi mai întâlni și alte lucruri pe care nu le voi înțelege, precum e cazul ce-l voi povesti în aceste însemnări de azi.

Nu sunt un om sucit și, să nu mă laud, — lauda de sine nu miroase bine — nu sunt așa de greu de cap încât să nu înțeleg lucruri care nu sunt prea încurcate.

Totuși, cele ce am auzit, și vreau să le destăinuiesc aci, trec dincolo de marginea puterii mele de înțelegere și de aceea le las în seama altora, mai precis în seama autorităților, ca să le deslege și chiar rog, respectuos, să le dea o deslegare.

Și așa, după această lungă introducere, cam jenantă pentru nepriceperea mea, să intru în miezul chestiei.

Aci în București, pe lângă multe lucruri rele se întâmplă — câte odată — să se facă și câte un lucru bun. De pildă, la Municipiu nu s’au făcut trotuare cum trebuie, câte trebuie și unde trebuie. Asta e o chestie prea complicată și cu cât am căuta s’o limpezim mai rău ne încurcăm.

Nici exproprierile — unele plătite (cele mai cu plafon ridicat) alte ale unui cine știe ce pârlit rămase restanțe din an în an, până în veac, nu e o chestie căreia să-i pot da de capăt.

Dar pe lângă toate s’a făcut și câte un lucrușor bun. Așa de ochii lumii, de pildă *strandurile populare*.

Era ici și colo câte un colțișor de verdeață, un colț de răcoare, de sănătate și înviorare pentru sărăcimea cea în adevăr săracă, pentru cei cari mai înțoliți nițel, totuși în fond erau tot niște pârliți — dar cu pretenții — și cărora nu le dădea mâna să se ducă vara în viligiatură.

Un strand de acesta a fost durat și la Obor, aproape de gară. Vara aceasta un inimos primar de sector, d. colonel Iannescu i-a schimbat nițel destinația, sau mai bine zis l-a îndrumat spre adevărata lui destinație, adică l-a rezervat numai celor nevoiași, anume copiilor celor nevoiași. Ba a făcut ceva mai mult — și pentru aceasta lăudat fie numele lui — d. col. Iannescu, primarul sectorului II Negru, a drămuit veniturile strandului, le-a cântărit cu cheltuelile și a văzut că socoteala iese păr pe păr. Atunci ce și-a zis dânsul, dacă tot cheltuesc și venituri n’am, barem să fac o adevărată facere de bine. A adunat vreo trei patru mii de copilași — lucrul îl știți că l-am publicat la gazetă — tot orfani, tot flămânzi, tot copii de concentrați, și o vară întreagă le-a dat strand gratis, le-a dat mâncare, ba pe deasupra i-a mai și înțolit, din acel fond al asistenței sociale care altă dată ajungea în poșetele cuconițelor protejate de regimurile vechi, ca să le fie lor pentru pudră Coty — auzi ma chère 800 de lei cutia! — ori rouge de buze ciclemen (că ăsta se poartă), ori rimel ca să le facă lor ochii codați și genele fir și fir.

Dacă a făcut toate acestea laudă lui și — mă gândeam eu, Dumnezeu să-l țină sănătos acolo unde este, ca să facă și la anul tot așa, ba încă mai mult.

Dar tocmai de aci vine lucrul ce nu-l înțeleg eu.

Aflu că societatea Uzinelor Comunale București a intervenit la fostul municipiu, adică la fostul primar al municipiului, ca să se exproprieze în folosul lor taman strandul acesta. Și pentru ce? Pentru ca pe locul lui, pe locul acestui strand făcut gata și pentru care s’au cheltuit câteva milioane, să se clădească nu știu ce cazarmă și nu știu ce remiză de mașini.

Mie mi-a scris chestia asta un localnic din mahala de acolo, al cărui copilaș a câștigat vara aceasta vreo cinci kilograme greutate și îmi cere mie lămuriri.

Ce lămuriri să-i dau dacă nici eu nu pricep? Tot el îmi scrie că în spatele strandului este un mare loc viran, tot al comunei pe care uzinele pot construi ce vor și cât vor. De ce să se exproprieze și să se strice strandul — operă folositoare — și să nu se facă alături? Oare nu e o pagubă?

Eu cred că da și la fel cu mine crede și mahalagiul care îmi scrie și care se roagă de Primăria cea nouă, a regimului nou, să anuleze exproprierea și să lase în pace strandul, bucuria și sănătatea a patru mii de copilași.

Nota Red. *Nu ne îndoim că d-l Ing. N. Caranfil, iubitor și protector al sporturilor pe apă și vicepreședinte de onoare al L. N. R. R. va împedica această năruire a unui frumos început pentru promovarea înnotului.*

(„Ordinea“)

Viena și navigația Dunăreană

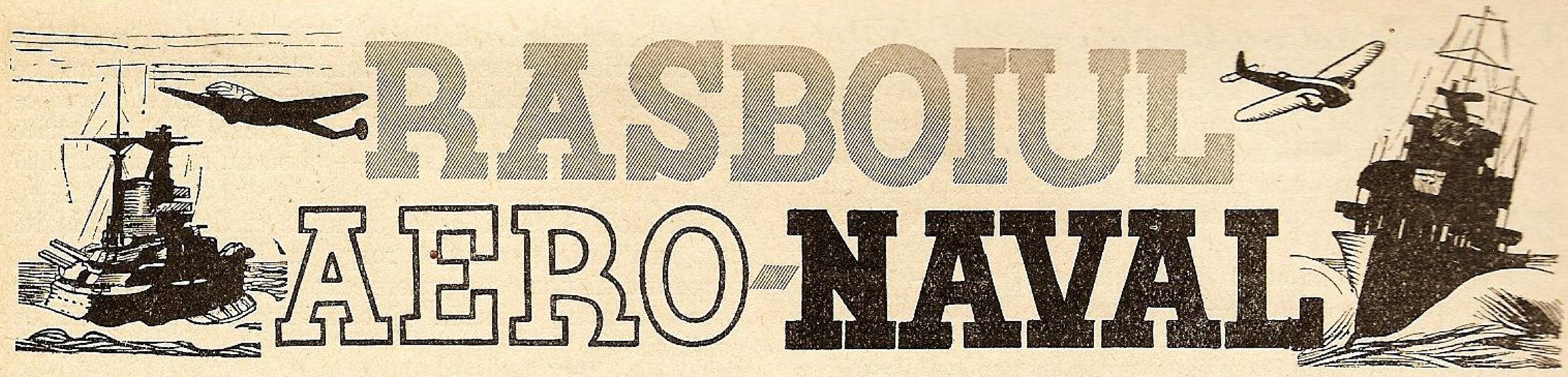
Ultimele evenimente (Conferința comisiunii dunărene, Târgul din Viena, etc.) au arătat încă odată ce mare importanță acordă Germania, mai ales din punctul de vedere economic, țărilor balcanice și Dunării, principala arteră de navigație spre Est. Până în prezent n’au fost exploatate îndeajuns toate posibilitățile economice ale peninsulei balcanice. După purificarea atmosferei politice, economia Balcanilor și navigația pe Dunăre vor afla, desigur, un mare avânt.

Incă din timpuri vechi, Dunărea formează marea legătură dintre Europa centrală și Sudestul. Navigația pe Dunăre este, ca și cea pe Rin, foarte veche. Comparând aceste două fluvii trebue însă constatat că Dunărea n’a putut juca niciodată un rol atât de însemnat ca Rinul. Desigur că n’au lipsit încercările în privința desvoltării navigației pe Dunăre. Incă în 1830 a fost fundată, în Viena, prima Societate de navigație pe Dunăre, iar Lloydul bavarez și liniile de navigație române, iugoslave și ungare colaborau încă pe vremuri. Necesitatea desvoltării navigației pe acest fluviu a fost deci concepută de mult, lipsea însă inițiativa pentru a o realiza în proporțiile necesare.

După reîntegrarea Austriei în Reichul german, a început imediat o desvoltare a navigației dunărene. Uzinele Herman Goering, cari, sunt foarte interesate în navigația dunăreană, au cumpărat majoritatea acțiunilor Societății vieneze de navigație. Activarea economiei austriace și ridicarea traficului cu statele balcanice au dus la lărgirea parcului de vapoare și la modernizarea flotei dunărene. Deasemeni a fost lărgit și modernizat portul vienez. Este de așteptat ca Viena să devină punctul central pentru întreaga navigație pe Dunăre. Fără îndoială că un atare avânt al navigației pe Dunăre va fi de mare folos îndeosebi țărilor litorale, dar și întregului spațiu economic, care se întinde dela Marea Nordului până la Marea Neagră. Aceasta va fi cazul când se va realiza marele proiect al Canalului Rin-Main-Dunăre. Iar după terminarea Canalului Oder-Dunăre va fi legată și Marea Baltică, cu întreg spațiul economic nordic și baltic, cu Sud-estul european prin căi navigabile.

Fluviul Dunărea necesită și el încă multe lucrări. Dunărea nu este un fluviu ușor navigabil. Nivelul scăzut al apei și periculoasele Porți de Fier constituiesc încă lipsuri, cari, cu ajutorul tehnicei moderne, vor fi însă cât de curând înlăturate. Dacă s’ar uni apoi diferitele societăți de navigație naționale într’un singur mare bloc, traficul pe Dunăre s’ar desvolta și mai mult și odată cu el și intreaga viață economică a Sud-estului european.

(Buna Vestire)



RASBOIUL AERO-NAVAL

CRONICA EVENIMENTELOR
16 August — 1 Septembrie

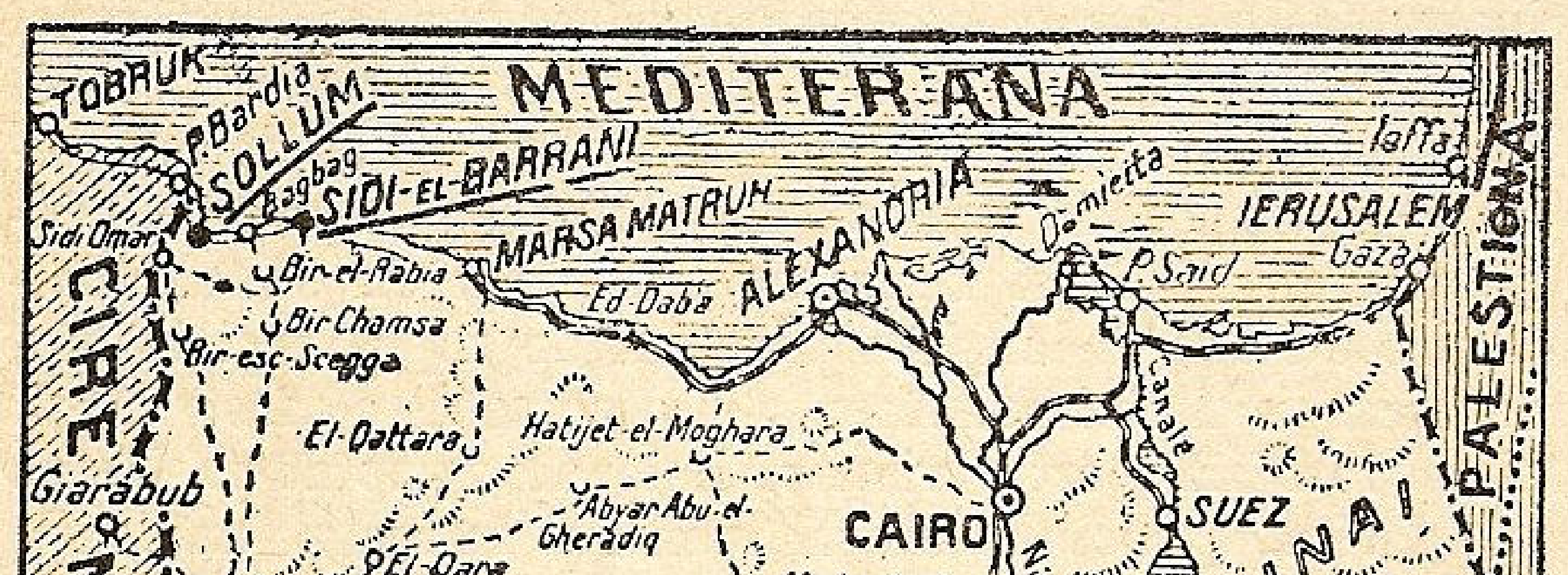
Forţa evenimentelor şi mai ales intensitatea încăerărilor în intervalul de timp de care ne ocupăm, ne-a silit să schimbăm şi titlul acestor cronici. Arma nouă a aviaţiei s'a impus cu prisosinţă şi în războiul marin, astfel că am greşi dacă am rămâne la titlul iniţial, azi când aviaţia nu se mulţumeşte numai a coopera cu flota amică, ci trece *singură* la atacuri masive contra celei inamice, fără a mai vorbi de atacul bazelor navale.

Dela ultima cronică şi în special dela 24 August, urgia s'a deslănţuit asupra Marei Britanii, preludiul invaziei, care poate nici să mai fie nevoe a avea loc: dacă insulele britanice sunt creerul şi inima imperiului, — puterea corpului stă în dominioane, azi grav ameninţate mai ales în sistemul circulator, — Suez, Malta, Gibraltar, Atlantic şi chiar Sudul Africei, precum se va vedea.

ACŢIUNI AERO-NAVALE

Flotele par a se menţine în rezervă, fie pentru lupta cea mare care se va da în Mediterana, fie pentru trâmbiţata invazie a insulelor britanice, iniţiativa rămânând de partea Germaniei.

O surpriză a fost atacarea şi scufundarea unui vas armat britanic TURAKING de 8.708 tone în ziua de 24 August tocmai în apele australiene de forţe navale germane necunoscute.


TOBRUK
Bardia
SOLLUM
Bagbag
SIDI-EL-BARRANI
MEDITERANA
MARSA MATRUH
ALEXANDRIA
Damietta
Iaffa
IERUSALEM
Gaza
P. Said
PALESTINA
Sidi Omar
Bir-el-Rabia
Bir Chamsa
Bir-esc-Scegga
Ed Daba
CIRENAICA
El-Qattara
Hatjet-el-Moghara
Giarabub
Abyar Abu el-Gheradiq
El-Qara
CAIRO
Nilo
Canale
SUEZ
SINAI
Medinet-el-Faiyum
Siva
OASI di SIVA
Beni Suef
Acaba
EGIPTU
SAHARA
El-Qasr
GOLFU DE SUEZ
El-Minya
0 50 200 km.

Harta operaţiunilor din Nordul Africei

In ziua de 21 August italienii au ocupat portul Berbera şi întreaga Somalie, ameninţând direct portul Aden şi gâtul de jos al mărei Roşii, iar indirect traficul prin canalul de Suez, iar la 17 Septembrie portul Sollum şi Sidi-el-Barani de pe coasta de Nord a Egiptului, croindu-şi drum spre gurile Nilului şi Suez, ameninţând drumul spre şi din India.

Tot în Mediterana un torpilor italian a scufundat un submarin englez care încercase să-l torpileze.

Chiar în aceiaşi zi bateriile din Calais au început atacul asupra Doverului şi asupra unui convoi de vapoare, care nu a putut scăpa decât ascunzându-se sub perdele de fum.

Englezii au ripostat la 23 August, iar de atunci duelurile între cele două baterii sunt aproape zilnice.

La 3 Septembrie trei crucişetoare şi două distrugătoare britanice cari navigau în largul coastelor algeriene, au fost viu bombardate de aviaţia italiană. Două crucişetoare ar fi fost atinse.

Un convoi în marea Egee şi un grup de nave britanice au suferit deasemenea, în canalul Corso, atacul aviaţiei.

SYRIEN
KRETA
IRAK
IRAN
EGYPTEN
LIBIA
SAUD-ARABIEN
Bahrein
HADRAMAUT
ENGLISCH-EGYPTISCHER SUDAN
ITALIENISCH-OSTAFRIKA
BRIT.-SOMALILAND
UGANDA
KENIA
Mogadiscio

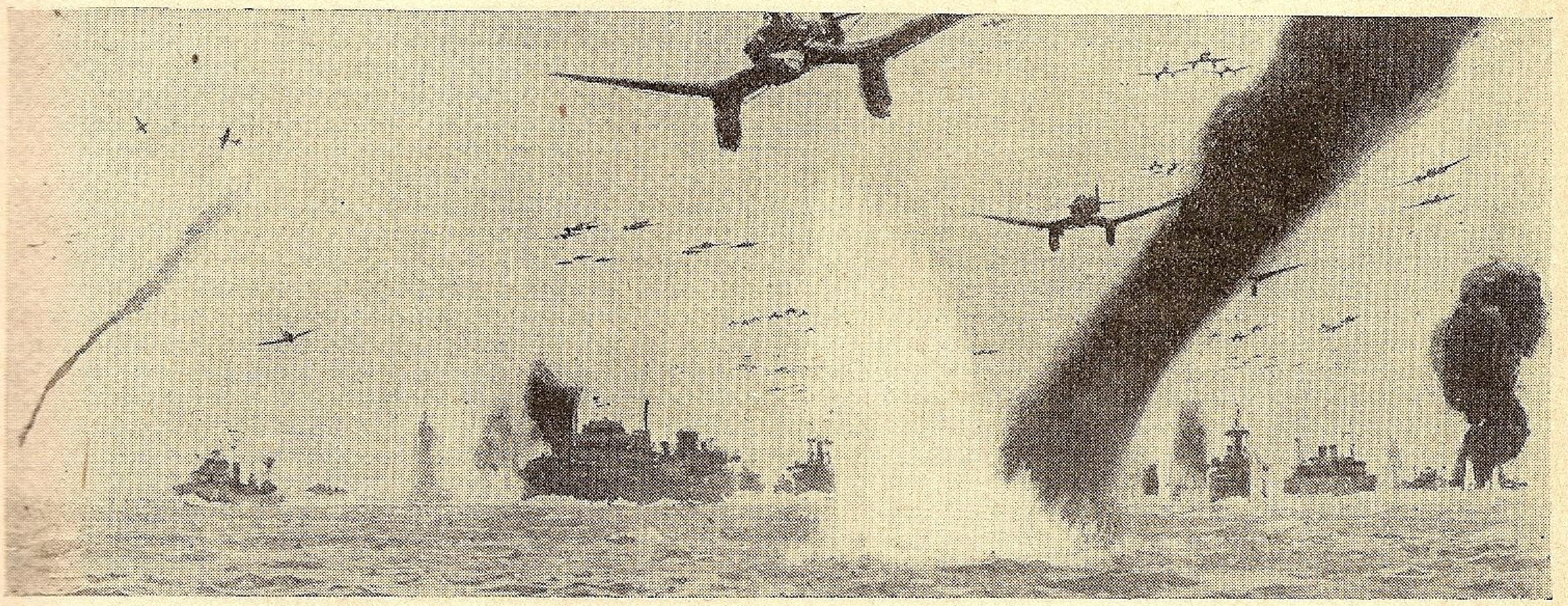
Harta acţiunilor contra cheilor Mării Roşii

TORPILE ŞI MINE

Torpilele, lansate fie de submarine, fie de vedetele ultra-rapide, au continuat să facă numeroase victime, cam 100.000 tone pe săptămână. Acţiunea lor a depăşit cadrul propriu zis al războiului, — Mediterana şi Atlanticul de Nord. Astfel la 16 August un crucişetor auxiliar „TRANSYLVANIA" de 16.923 tone a fost torpilat de un submarin în largul Atlanticului: 40 morţi, 300 salvaţi pe o mare extrem de demontată.

Un submarin italian a eşit din calma Mediterană şi a făcut numeroase victime în Atlantic, scufundând 27.000 tone.

Vedetele rapide, dar uşoare, s'au luat la întrecere cu submarinele în special în Marea Mânecii, atacând



Atacul aviației germane contra unui convoi britanic escortat în canalul Mânecei

convoiurile cari navigau chiar pe timp de ceață.

Mine au fost așezate de avioane germane, — nu după regulele clasice bine înțeles, în golful de Bristol mai ales.

Statisticile nu se prea potrivesc, din cauza sorgintei. Totuși sunt edificative în ceeace privește grozăvia războiului.

Din *sursă britanică* se spune că în prima săptămână a lunei Septembrie germanii ar fi scufundat 84.575 tone, și anume: 11 vapoare britanice de 56.020 tone, 5 aliate de 15.018 tone și 4 neutre de 13.517 tone.

Dela începutul războiului englezii au pierdut 1.539.196 tone, aliații 462.924 tone și neutrii 769.213 tone, — în total 2.771.333, — iar germanii 936.000 tone, italienii 273.000 tone.

Din *sursă germană* cifrele diferă: dela începutul războiului ei au produs inamicilor pagube de 2.768.000 tone prin acțiuni submarine și 1.545.000 tone prin bombardament naval sau aviatic, adică un total de 4.313.000 tone.

Dacă luăm media, suntem aproape de adevăr, — care e dureros de trist pentru ambele părți.

In ceeace privește pierderile în nave de război, amiralitatea britanică declară că până la 31 August au trebuit să șteargă de pe listă 254.257 tone, în afară de 100 unități mici. Ele sunt: cuirasatul ROYAL OAK; 2 nave port-avion, COURAGEOUS și GLORIOUS; 2 crucișetoare, EFFINGHAM și CALYPSO; 3 conducătoare de flotile, 29 distrugătoare, 21 submarine, 3 crucișetoare auxiliare, 1 vas escortă și 5 diferite.

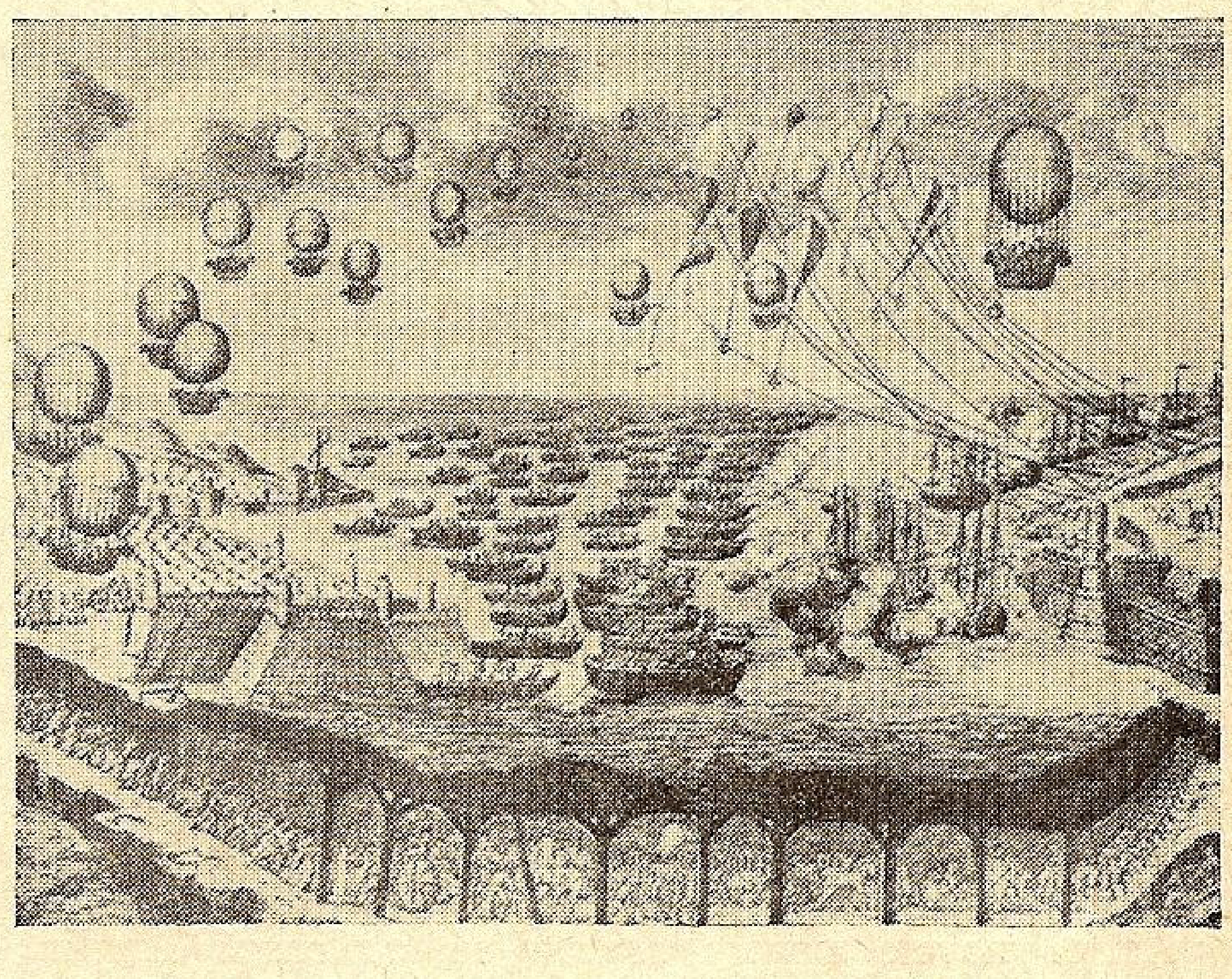
Aviația germană-italiană le-a scufundat: 2 cuirasate, 8 crucișetoare, 11 distrugătoare, 2 submarine, 2 canoniere. Cu prilejul retragerii din Flandra, au fost nimicite 20% din navele ușoare cari au servit la transbordare.

AVIAȚIA

Și de o parte și de alta aviația s'a întrecut pe ea însăși. Din punctul nostru de vedere, ea nu s'a mulțumit numai la o cooperare directă cu marina, ci și una, poate chiar mai eficace, indirectă: bombardarea porturilor, bazelor navale, avariind navele adăpostite, distrugând cheiurile, antrepozitele, depozitele de carburanți, împiedicând traficul, scoțând din luptă nu numai navele armate, dar și cele de pe șantiere în reparație sau construcție.

Din acest punct de vedere, Anglia a avut mai mult de suferit, din cauza fluxului și a refluxului, care impun porturi închise cu porți, spre a menține apa în port. Vă închipuiți dezastrul când o bombă nemerește o poartă: în timpul refluxului portul se golește și navele rămânând pe uscat, se răstoarnă. Hamburgul în schimb e port liber, ca și Brăila sau Constanța, Elba având totdeauna apă.

Aviația germană a pisat, — altă expresie nu găsim, — zi și noapte, pe ceață și vreme rea, în special coasta de Sud, Londra, estuarul Tamisei, Porstmouth, Dover, — precum și porturile Bristol, Yarmouth, Liverpool, Nordul Irlandei, Scoția, în valuri de sute de aparate. Unele atacuri asupra convoiurilor s'au dat în larg, la 200 mile de coasta Irlandei.



Pregătirea invaziei Angliei de către Napoleon în 1804

Aviația engleză la rându-i a bombardat Berlinul, porturile Bremen, Hamburg, Anvers, Fleshing, Ostenda, Dunkerque, Calais, Boulogne, de unde se așteaptă că va porni invazia. Nu au fost scutite nici coastele Norvegiei, nici Italia.

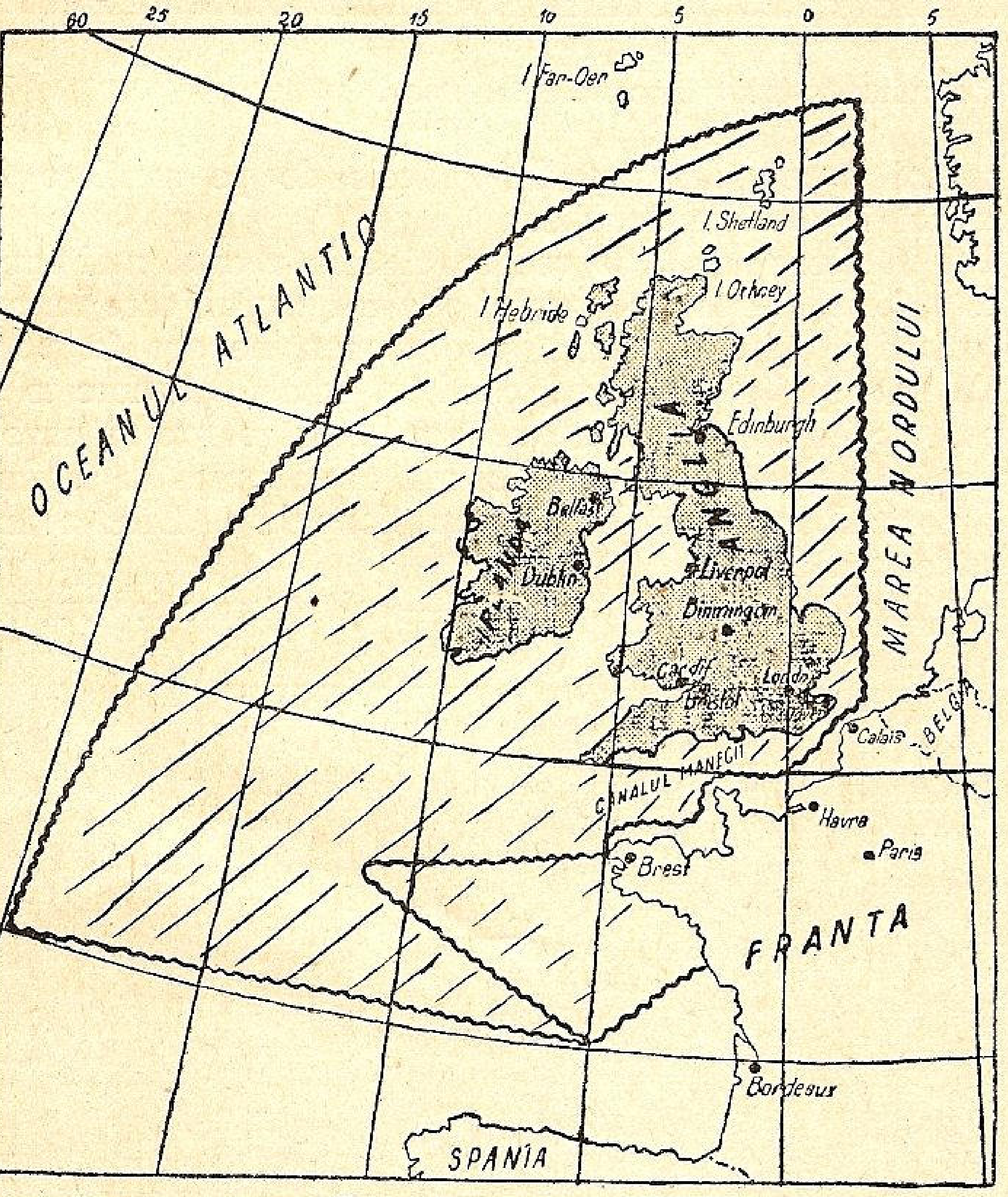
Aviația italiană, tot atât de îndrăsneață și activă, stăpânește aerul Mediteranei, pândește și atacă convoiurile, lasă cărți de vizită în bazele navale dela Malta, Gibraltar și Alexandria.

Aviația franceză, care dela armistițiu nu a mai activat, a început din ziua de 23 Septembrie, ca răspuns la acțiunea dela Dakar, să reacționeze atacând în valuri succesive și numeroase Gibraltarul. Efectele bineînțeles că nu au fost date de nici un comunicat, să presupun însă că au fost destul de mari.

BLOCADA

Blocada continuă a se menține cu aceiași rigoare, amenințând chiar țările neutre, cari nu mai pot primi nimic pe calea mărilor.

Cea germană de încercuire a insulelor britanice e încinsă, după cum arată harta, printr'un brâu care pornind din punctul de Latitudine 45°30' Nord și Longitudine 5° W., merge spre West până la punctul de coordonate 45° N. și 20° W., apoi prin punctele 58° N. și 10° W., 62° N. și 3° E., de aci spre Sud până la coasta belgiană, dealungul acesteia și a celei franceze, spre a se închide de unde a plecat.



Harta blocadei insulelor britanice

Astfel navele neutre trebue să ocolească Anglia. Bine înțeles că sunt numeroase spargeri ale blocadei, mai ales pe ceață, — dar ea există și face victime destule.

Cea engleză, care va fi sporită prin sosirea distrugătoarelor americane, se întinde asupra întregei Europe.

POLITICE

Pentru siguranța Adriaticei, privită ca un lac italian, Italia a acordat o deosebită atenție insulelor Ionice și Epirului de Sud, considerat ca o prelungire geografică și etnică a Albaniei.

Turcia s'a pus serios să întărească Dardanelele.

Chestiunea Dunării se pune pe tapet, din nou. Germania a convocat o conferință la Viena pentru a studia și rezolva prin revizuire regimul stabilit prin tratatele dela Versailles, Saint-Germain și Trianon, prin care în Comisia Internațională a Dunării, — C. I. D., — mai figurau, pe lângă statele riverane, obligate a executa lucrările pentru ușurarea navigației și state neriverane, cari supravegheau egalitatea de tratament, — Anglia, Italia, Franța, Grecia și Turcia.

Cum se constatase că Anglia și Franța a încercat sabotarea canalului dela Porțile de Fier, pentru a împiedica transporturile de cereale și carburanți în susul Dunării, — au fost eliminate din comisiune, care devine *Consiliul Dunării Fluviale*, — adică până la Brăila, de unde începe Dunărea Maritimă. Din acest consiliu fac parte: reprezentanții Germaniei, Italiei, României, Jugoslaviei, Ungariei, Bulgariei și Slovaciei.

Un alt *Comitet al Porților de Fier* e alcătuit din reprezentanții Germaniei, României și Jugoslaviei, — iar în C. I. D. vor fi delegați plenipotențiarii Italiei, României și Ungariei.

Regimul Dunării Maritime rămâne neschimbat, așa cum s'a stabilit în 1939, care a scuturat România de regimul anacronic al C. E. D.

Interesant este că Rusia pretinde a figura în ambele comisiuni, ca stat riveran devenit după ocuparea Basarabiei.

In *Extremul Orient*, Siamul amenință Indochina, armatele chineze sunt la frontiere, iar japonezii au și debarcat în urma unei convenții cu Franța.

In *extremul occident*, Statele Unite se pregătesc a lua sub tutelă coloniile europene. A început, cu tot protestul Angliei, a stabili o zonă de securitate la 300 mile de coastele americane, — deși până acum zona teritorială era la 10 mile. Plecând dela principiul „bătaia tunului“, se susține că avioanele pot purta bombe până la 300 mile.

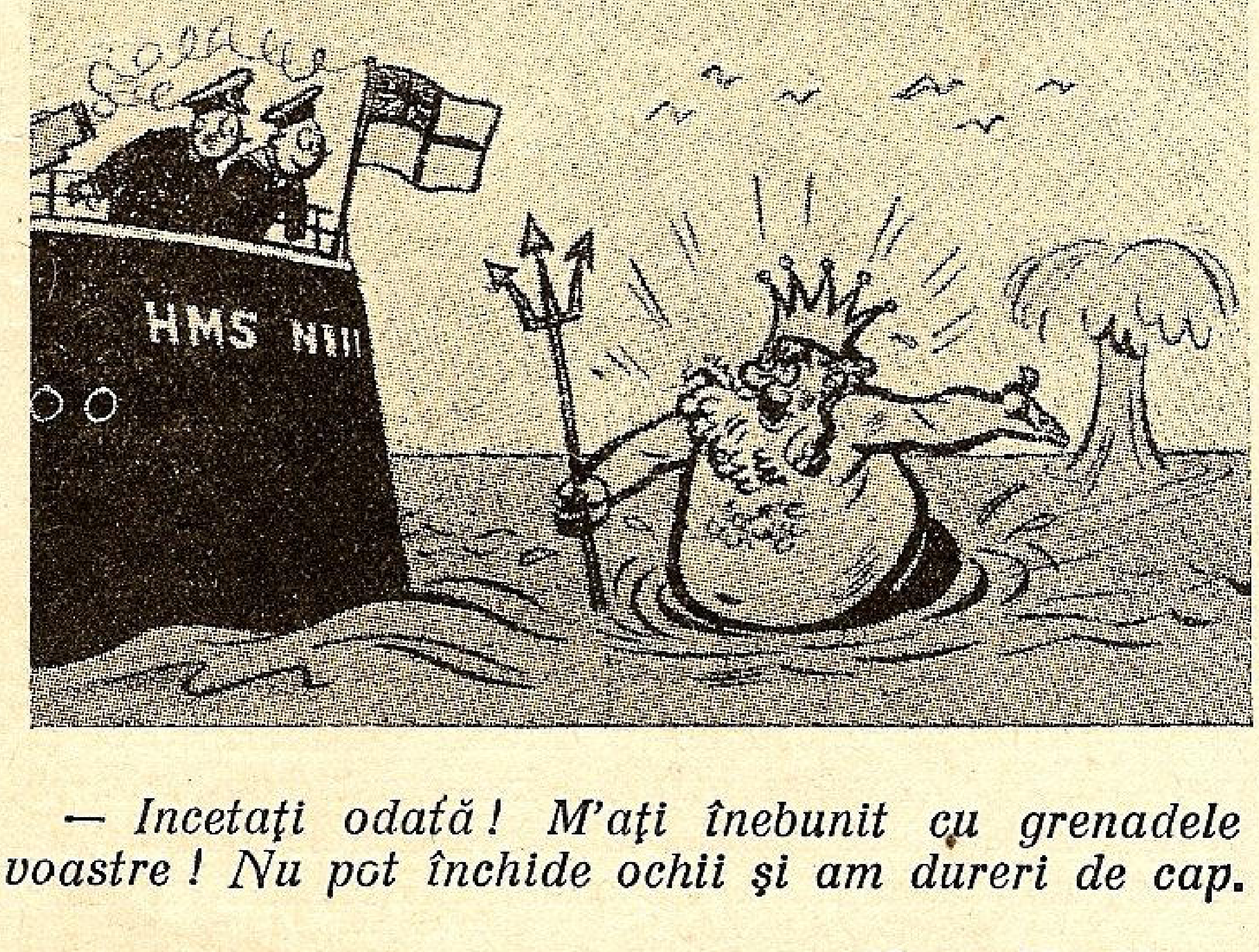
De altă parte, pentru securitatea canalului Panama, Statele Unite au cumpărat bazele aero-navale engleze din insulele Cuba, Fecioarei, Bermude, Bahama, Trinidat, în schimbul livrării a 50 distrugătoare de cari Anglia are mare nevoe spre a degaja blocada germană.

Japonia nu vede cu ochi buni prezența flotei americane la Singapur în baza navală engleză cedată St. U.

— Germania, Italia și Japonia au încheiat un pact militar, care poate fi interpretat în multe feluri ce pun pe gânduri cercurile engleze și americane.

CRONICAR

SUPĂRAREA LUI NEPTUN



— Incetați odată! M'ați înebunit cu grenadele voastre! Nu pot închide ochii și am dureri de cap.

(Opera Mundi)

Suferințele și eroismul flotei franceze

MERS-EL-KEBIR

Numele arab poate cel mult spune că ne aflăm undeva în Africa. In adevăr, Mers-el-Kebir se găsește în nordul Africei, la 6 km. de Oran. Aci este o frumoasă bază navală franceză, — astăzi mormântul a câtorva din cele mai frumoase unități navale și pilda istorică a vitejiei marinărești, pe care o redăm mai jos, după un martor ocular.

* * *

Suntem în ziua de 3 Iulie, ora 7 dimineața. In port, conform condițiilor armistițiului, stau, cu prova legată spre cheu, — nu ca de obicei cu pupa, spre a fi gata de eșit la larg, — un frumos buchet de forțe navale : nava port-avioane *Comandant Teste;* crucișetoarele moderne *Dunkerque* și *Strasbourg ;* vechile cuirasate modernizate *Provence* și *Bretagne ;* mai multe contratorpiloare. Toate în repaus, cu tenzile întinse, cu coșurile acoperite, culatele tunurilor demontate și depuse la uscat, la un loc cu ale tunurilor antiaeriene ale forturilor dela uscat ; depozitele de păcură golite, cele de muniții așișderea. Șalupele forfotesc între nave și cheuri, încărcate cu permisionari.

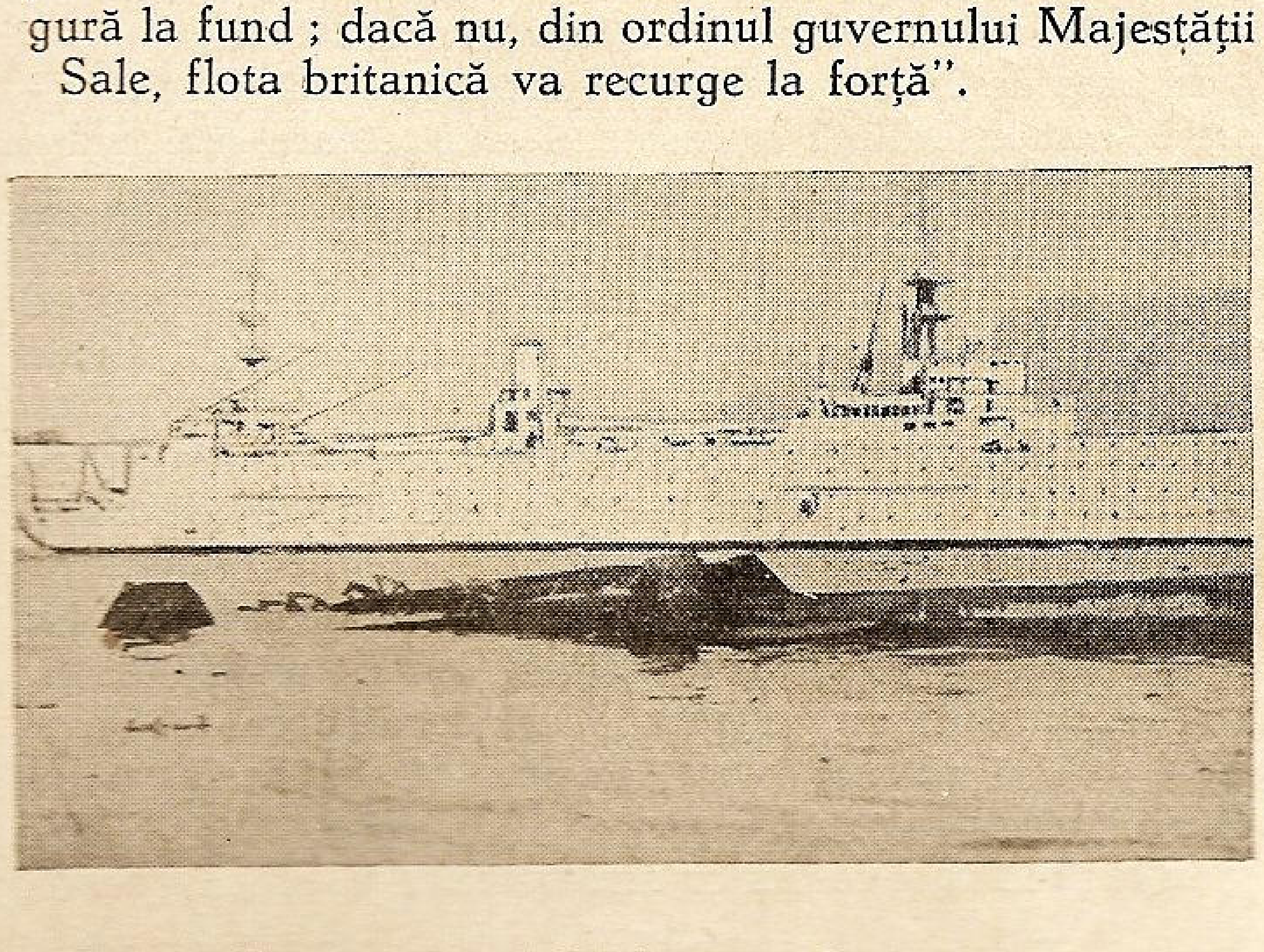
Unul din semafoare semnalează „bastimente în vedere".. Le recunoaștem : sunt englezești.

— Au pornit englezii în căutarea italienilor, — exclamă unul din noi.

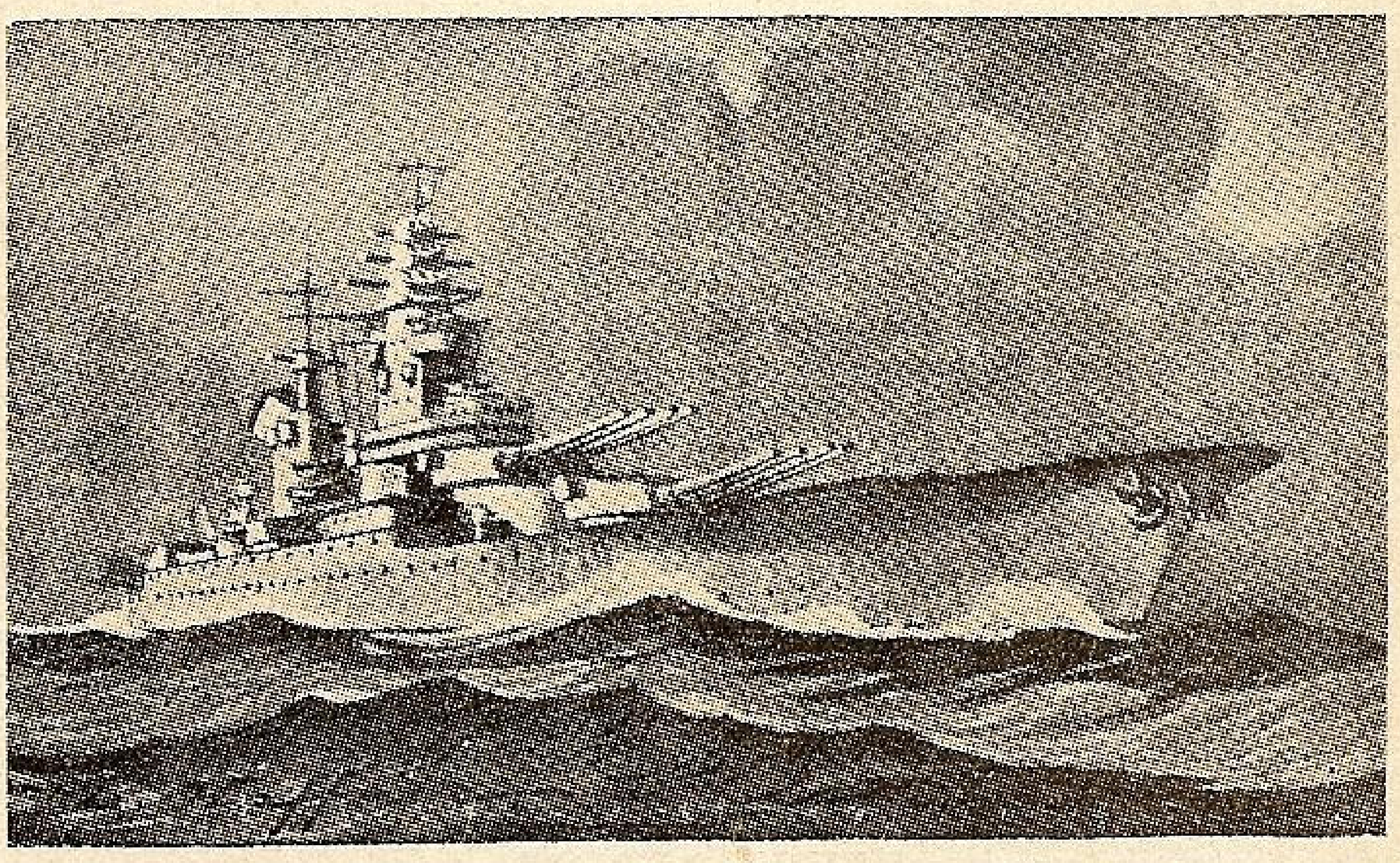
Intr'adevăr, în larg înaintau *Hood,* cel mai mare cuirasat din lume, de 42.000 tone ; *Vaillant* și *Resolution,* toate armate cu tunuri de 408 ; *Ark-Royal,* cel mai iute din navele port-avioane ; — toate escortate de distrugătoare și crucișetoare.

Torpilorul englez *Foxhound* se îndreaptă cu toată viteza spre gâtul intrării, purtând semnalul : „Am mesagii urgente de comunicat". Din el se scoboară comandorul Holland, care e dus la bordul lui *Dunkerque.* Aci prezintă amiralului *Gensoul,* comandantul forțelor navale franceze, următorul ultimat :

„Flota franceză e invitată să se ralieze flotei britanice sau, la nevoe, să se ducă, cu echipaje reduse, într'un port american. In caz de refuz, va trebui să se dea singură la fund ; dacă nu, din ordinul guvernului Majestății Sale, flota britanică va recurge la forță".



Epava cuirasatului francez „Bretagne"



Cum se înfățișau modernele cuirasate franceze

De remarcat că mesagerul fusese îmbarcat în primele șapte luni ale războului, pe *Dunkerque,* iar amiralul Gensoul, comandase o flotă anglo-franceză, din care făcea parte și *Hood.*

La ora 13 două puncte negre apar pe cer : sunt avioane de pe *Ark-Royal,* cari sburând jos, aruncă mine la intrare.

La ora 15, în clipa în care parlamentarul britanic ese în radă, flota engleză semnalează :

„Dacă refuzați propunerea, voi fi silit a vă scufunda vasele".

La 16 h. 56 m. flota britanică deschide focul, iar cea franceză ia măsuri să răspundă și să forțeze trecerea : cât timp au durat tratativele se adunaseră la bord culatele tunurilor și s'a ridicat presiunea.

Situația era foarte nefavorabilă pentru flota franceză : pe când poziția ei era cunoscută și reperată de avioanele engleze, — flota britanică trăgea după înălțimile Mers-el-Kebir, mascată încă și de nori de fum, astfel că era invizibilă.

Prima salvă cade pe fortul Mers-el-Kebir. A doua isbește digul. Celelalte în plin navele.

Bretagne, lovit mortal, ia foc, explodează, se răstoarnă și se scufundă.

Dunkerque, care reușise să se depărteze de cheu, primește numeroase salve. Un obus de 408 pătrunde într'o turelă, sparge depozitul de păcură și explodează la căldări. Un altul explodează în altă turelă, altul la linia de plutire.

Provence, atins grav, se scufundă cu pupa și eșuiază la coastă.

Mogador, lovit din plin, nu isbutește a trece gâtul intrării și e dat la fund.

Singurul *Strassbourg,* încadrat de jerbe și sfărămături, se degajează și răspunde viguros cu tunurile de 380, reușind a lua largul, de unde începe un viu foc contra flotei britanice, care din cauza perdelei de fum, nu a putut observa îndrăsneața eșire.

După el, și sub protecția lui, mai scăpaseră câteva contratorpiloare, cari au dat la fund un torpilor englez. Urmărit de avioane, *Strassbourg,* cu toată viteza, se îndreaptă spre Nord, nu fără a fi lăsat câteva „cărți de vizită" pe *Hood.*

La Mers-el-Kebir drama continuă. Forturile se armează și încep tirul, rănind pe *Hood* și câteva nave ușore, cari se apropiaseră prea mult. Avioanele nu pot face nimic, fiind desarmate. Dar cele de pe *Dunkerque* și *Strasbourg* reușesc a lua sborul și a face recunoașteri asupra poziției flotei britanice, pe care le comunică forturilor.

La ora 19 drama se închee : *Bretagne* scufundat ; *Dunkerque* eşuat ; *Provence* eşuat ; *Mogador* dat la fund ; *Comandant Teste* teafăr.

A doua zi, amiralul *Darlan*, comandantul marinei franceze, a felicitat pe eroii combatanţi şi pe salvatorii celor din apă, printr'un istoric ordin de zi, spunând între altele: *„Franţa e mândră de flota sa. Ea a arătat lumii întregi că, atunci când Franţa şi-a dat cuvântul, ea îl ţine, orice s'ar întâmpla"*.

La 6 Iulie avioane engleze, în trei reprize, bombardează ce a mai rămas din *Dunkerque*, scufundă câteva remorchere şi mitraliază portul.

Drama s'a sfârşit !

ALEXANDRIA

Flota franceză compusă din cuirasatul *Lorraine*, crucişetoarele *Duquesne*, *Tourville*, *Suffren*, *Duguay-Trouin*, şi 3 torpiloare, pusă sub comanda vice-amiralului Godfroy, se găsea la Alexandria, împreună cu următoarele nave engleze: cuirasatele *Warspite*, *Malaya*, *Royal Sovereign* şi *Ramilies*, 8 crucişetoare, port-avioane *Eagle*, 5 divizii de torpiloare, 6 submarine, sub comanda amiralului Conningham.

La 23 Iunie flota franceză intenţiona să plece spre Beyrouth, — dar a fost oprită de amiralul englez, sub ordinele căruia se găsea. La 27 Iunie, când a venit ştirea de încheerea armistiţiului, cei doi amirali s'au întâlnit şi au stabilit, dându-şi amândoi cuvântul de onoare, ca englezii nu vor încerca nici o lovitură contra vaselor franceze, şi nici acestea nu vor încerca a lua largul.

Aceasta a fost situaţia până la 3 Iulie, când a mai intrat în port submarinul *Protée*. In acea zi la ora 9, amiralul englez a convocat pe cel francez şi i-a pus în vedere trei propuneri:

— *Să pună navele armate la dispoziţia guvernului britanic;*

— *Să le dezarmeze;*

— *Să le dea la fund.*

La ora 11 amiralul francez a răspuns printr'o notă că nu poate accepta decât ultima soluţie, singura compatibilă cu simţul onoarei. A adunat apoi pe toţi comandanţii, dându-le ordin ca a doua zi să iasă în radă şi să procedeze la scufundarea navelor. Cu moartea în suflet, ofiţerii începură pregătirea. Păcura de prisos dela bord fu repompată în cisterne, etc.

Intre timp, sosi ştirile celor întâmplate la Mers-el-Kebir. Amiralul Godfroy se prezintă amiralului englez, la orele 20,30 şi-i arată că respinge propunerile. In acelaş timp s'a dat ordin să se întrerupă descărcarea păcurei.

Amiralul Cunningham răspunse că atunci va fi silit el să scufunde vasele franceze, — învoindu-se doar ca până a doua zi să nu facă nimic.

In cursul nopţii navele engleze începură manevra, spre a se aşeza cât mai convenabil în vederea deschiderii focului. Cele franceze, cari nu puteau face nici o mişcare în portul destul de îngust, se pregătiră şi ele pentru o dârză rezistenţă, fiecare alegându-şi adversarul: *Duquesne* contra lui *Warspite*; *Suffren* contra lui *Malaya*, *Trouville* contra lui *Eagle*, *Duguay-Trouin* contra... a 8 adversari, cele 3 torpiloare contra 18.

La revărsatul zorilor, toate tunurile cuirasatelor engleze erau îndreptate contra navelor franceze, oamenii la posturile de luptă. Marinarii englezi priveau cu mirare şi admiraţie la camarazii lor francezi cari spălau punţile şi furbisau alămurile.

La ora 8,20 alarmă aeriană: mai multe avioane italiene sburau pe deasupra escadrelor. Patru torpiloare engleze se postară la gura portului, spre a împiedica eşirea navelor franceze, dacă ar fi profitat de zăpăceala alarmei.

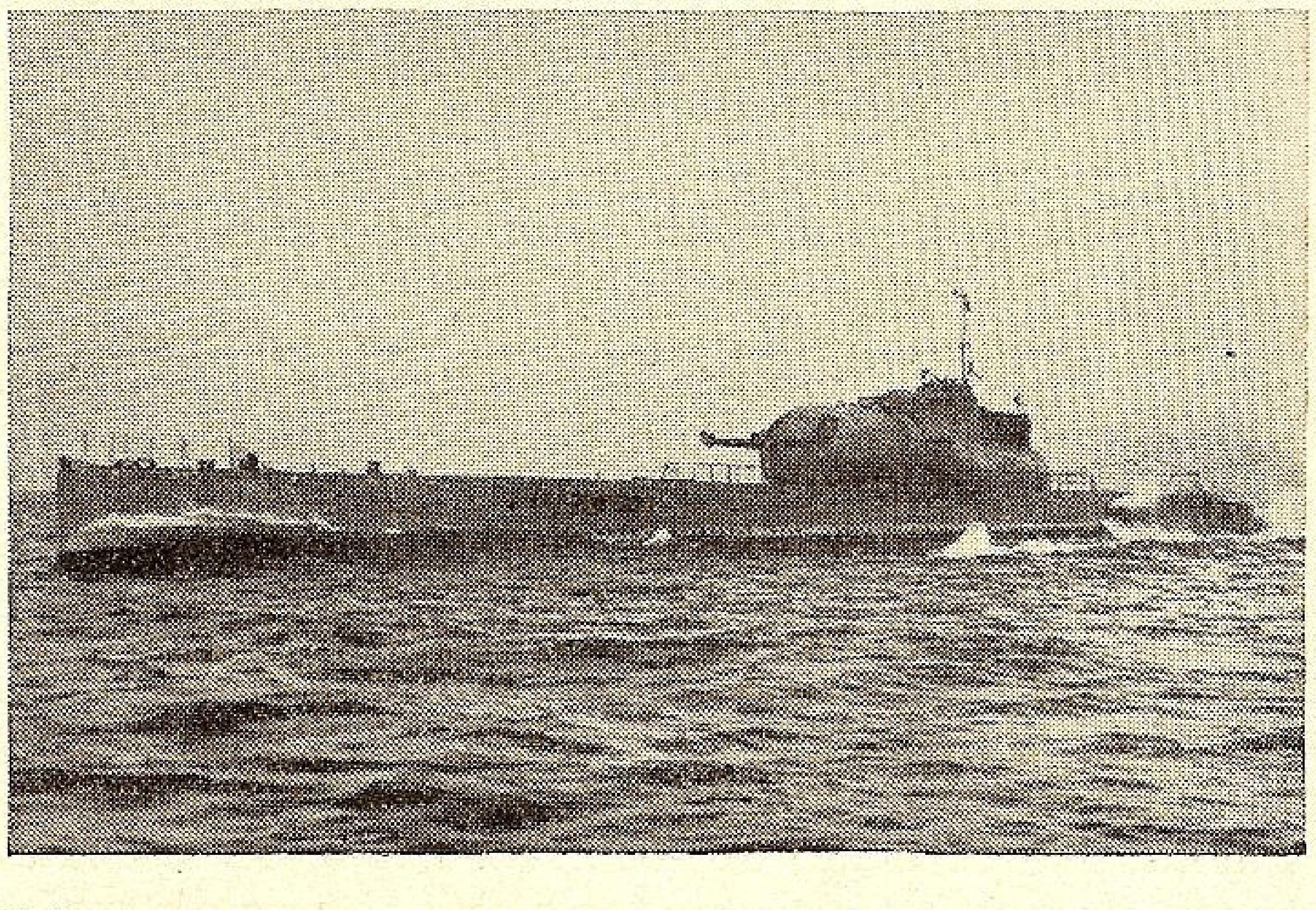
La ora 11 fiecare din bastimentele britanice trimite celor franceze destinate a fi scufundate câte un mesaj, prin care le invită să nu opue forţa şi că echipajele vor fi repatriate, după ce navele vor fi puse în imposibilitate de a mai lupta.

Amiralul francez răspunse că ofiţerii şi echipajele refuză să părăsească navele lor.

Totul părea terminat, când la ora 13 amiralul Godfroy propuse amiralului Cunnigham o altă soluţie: combustibilul să fie debarcat, muniţiile să fie depuse la uscat la consulatul francez, echipajele să se reducă, pe cuvânt de onoare, fără control britanic.

Amiralul englez a consimţit — şi astfel flota franceză a rămas intactă. Englezii şi-au dat seama, după cele întâmplate la Mers-el-Kebir, că echipajele franceze sunt dârze şi vor aduce mari pagube flotei engleze, iar scufundarea ar împiedica orice manevră în port.

Şi astfel flota franceză rămase prizonieră.



Şubmarinul Surcouf, cel mai mare din lume, armat cu tun de 380. Actualmente în Anglia

DAKAR

După Mers-el-Kebir, a sosit şi rândul excelentei baze dela Dakar, unde, pe lângă puternice baterii de coastă, se aflau şi mai multe unităţi navale franceze, printre cari modernul cuirasat *„Richelieu"* de care se spunea că ar fi fost scos din luptă încă de acum două luni ; de 3 crucişetoare, 2 distrugătoare şi mai multe submarine.

In ziua de 23 Septembrie o puternică forţă navală engleză, compusă din 2 cuirasate, 4 crucişetoare, mai multe distrugătoare, însoţită şi de vapoarte de transport cu soldaţi englezi, a apărut în faţa Dakarului, cu convingerea că garnizoana locală va primi cu braţele deschise pe cei cari veneau sub comanda răsvrătitului general francez de Gaulle.

Ultimatul a fost însă respins, *avioanele* şi flota britanică a deschis focul spre a acoperi debarcarea de trupe franceze, cari au fost respinse. De Gaulle văzând că trupele sale franceze sunt primite cu focuri, spre a evita lupta fratricidă s'a retras din luptă, lăsând numai englezi. Dar nici aceştia nu au putut reuşi debarcarea, mai ales după o salvă primită în plin de unul din cuirasate, astfel că s'au retras cu totul.

In curând vom reveni cu amănunte.

CRONICAR

O FEMEIE AMIRAL

Când în secolul al XVI-lea spaniolii cuprinseseră cea mai mare parte din America, mulți piloți și soldați nemulțumiți cu activitatea în Lumea Nouă își îndreptară privirile setoase asupra oceanului Pacific. Un căpitan, Alvaro de Mendana, nepotul unui avocat, pe care norocul îl ridicase ca vice-rege în Peru, mulțumită protecției unchiului său și averei lui personale, armează o flotă cu care se lansează în descoperiri noui în Pacific. După ce a îndurat mari suferințe în partea Pacificului numită Polinezea, în care insulele fără mare însemnătate, sunt așa de împrăștiate ca niște boabe de nisip pierdute în imensitatea deșertului, dete de insulele numite azi Salomon (1567—1568), nume pe care Mendana l'a dat acestui arhipelag pentru considerațiunea următoare: toți navigatorii vremurilor de atunci aveau în suflet istoria sfântă și gândul de a găsi aur; aceste două idei se legau strâns de sforțările lor ca descoperitori de noui pământuri. Mendana, și el, credea că insulele din apropiere de baia Guynee erau insulele pe care le vizitase în antichitate flotele regelui Salomon, pentru ca de aci să încarce aur, și deaceia le-a botezat el arhipelagul Salomon.

*

Respins de indigenii acestor insule, cari și azi sunt antropofagi, și întrucât proviziile îi lipseau, iar navele și ele erau în stare foarte rea, Mendana se reîntoarce în Peru, după ce dădu uneia din insule numele de Guadalcamar și alteia Santa-Izabel, nume pe cari le au și azi.

Regele Spaniei îi dădu titlul de guvernator al insulelor Salomon, și cu restul averii lui, Mendana echipă o altă flotă, și luă în căsătorie pe dona Izabel Barreto, galiciană cu un caracter bărbătesc, care se îmbarcă și ea în această expediție de descoperiri maritime. Dar și alte femei măritate cu marinari și soldați se îmbarcară cu gând să populeze insulele oceanice. La bordul expediției, Mendana îmbarcă ca șef pilot pe portughezul Pedro Fernandez de Quiros, al cărui caracter aducea întrucâtva aminte de Cristofor Columb, după cum o copie grosieră a unui tablou reamintește originalul. Noua flotă nu mai atinge insulele Salomon, în schimb însă descoperă insulele Marchize (1595—1596), pe care el le botează Marquezas de Mendoza, ca recunoștință pentru sprijinul ce i-a dat marchizul de Mendoza, vice-regele din Peru. El mai descoperă insula Santa-Cruz în acelaș an, în Nord-Estul Nouilor Hebride, în care instalează o colonie. Din cauza epidemiilor cari și azi decimează și despopulează multe regiuni din Oceania, Mendana muri, împreună cu un mare număr din companionii lui. Din acest moment se desfășoară unul din episoadele cele mai interesante și mai puțin cunoscute din epopeia descoperirilor oceanice. Cum regele Spaniei conferise lui Mendana titlul de amiral, reversibil și asupra familiei lui, comandamentul flotei și guvernământul insulelor descoperite de el, trecură asupra soției lui, dona Izabel, fiind astfel singurul amiral femee pe care îl cunoaște istoria. Noul amiral încearcă să continue la Santa-Cruz întreprinderea de colonizare începută de soțul ei, dar din cauza epidemiilor, mulți din companionii ei muriră, în cât ea fu nevoită să renunțe la expediție și se îmbarcă cu supraviețuitorii, căutând un refugiu în Filipine. După o atât de lungă navigație pe mări neexplorate, vasele ajunseră și ele de neîntrebuințat, iar dela bord, în fiecare zi, se aruncau în în mare mai multe cadavre; proviziile și apa se împuținară și ele de tot. Pe de altă parte, caracterul energic al amiralului, dona Izabel, și purtarea ei despotică, dădu naștere la nemulțumiri repetate și chiar la revolte. Ajutată însă de pilotul Quiros, reuși să se facă respectată pe tot timpul acestui voiaj plin de grele încercări și suferințe. Echipajul se plângea, mai cu seamă, de lipsa de apă de băut, care era distribuită cu o zgârcenie cari îi disperau, pe când dona Izabel, murmurau ei, „risipea apa pentru tualeta ei intimă". Două nave ajunseseră în Filipine, dar una se pierdu. Când vasul amiral al donei Izabela, San Jeronimo, intră în baia Manila, ea fu salutată cu salve de tunuri. Toată lumea dorea să vadă pe amiral, dona Izabel, și cum ea avea și titlul de guvernator al insulelor Salomon, a fost supranumită „regina din Saba". Istoria spune despre adevărata regină din Saba, că atrasă de reputața regelui Salomon, fiul lui David, pleacă din orașul ei de reședință, din Arabia, și se duce la El, îi desvăluește tot ce avea pe suflet, iar Salomon îi explică tot ce Ea i-a cerut. „Nu voiam să cred, îi zise Ea, tot ce mi s'a spus despre înțelepciunea ta, dar ceiace văd la Tine, întrece mult renumele Tău".

In Filipine, dona Izabel se căsători a doua oară cu unul din căpitanii lui Nao de Acapulco, Galion, care ducea în fiecare an bogății din Mexic în Manila. Cu acest al doilea bărbat, rudă cu primul ei soț, se întoarse în Peru, de unde trecură în Spania și armară o a treia flotă, care le permise să se instaleze definitiv în insulele descoperite, dar nu se mai întoarseră niciodată în insulele Salomon.

După Blasco Ibanez
de C.-Amiral C. NEGRU

Cercetați biblioteca noastră

Liga Navală Regală Română are o bibliotecă de peste două mii volume și colecții de reviste române și străine în legătură cu apa.

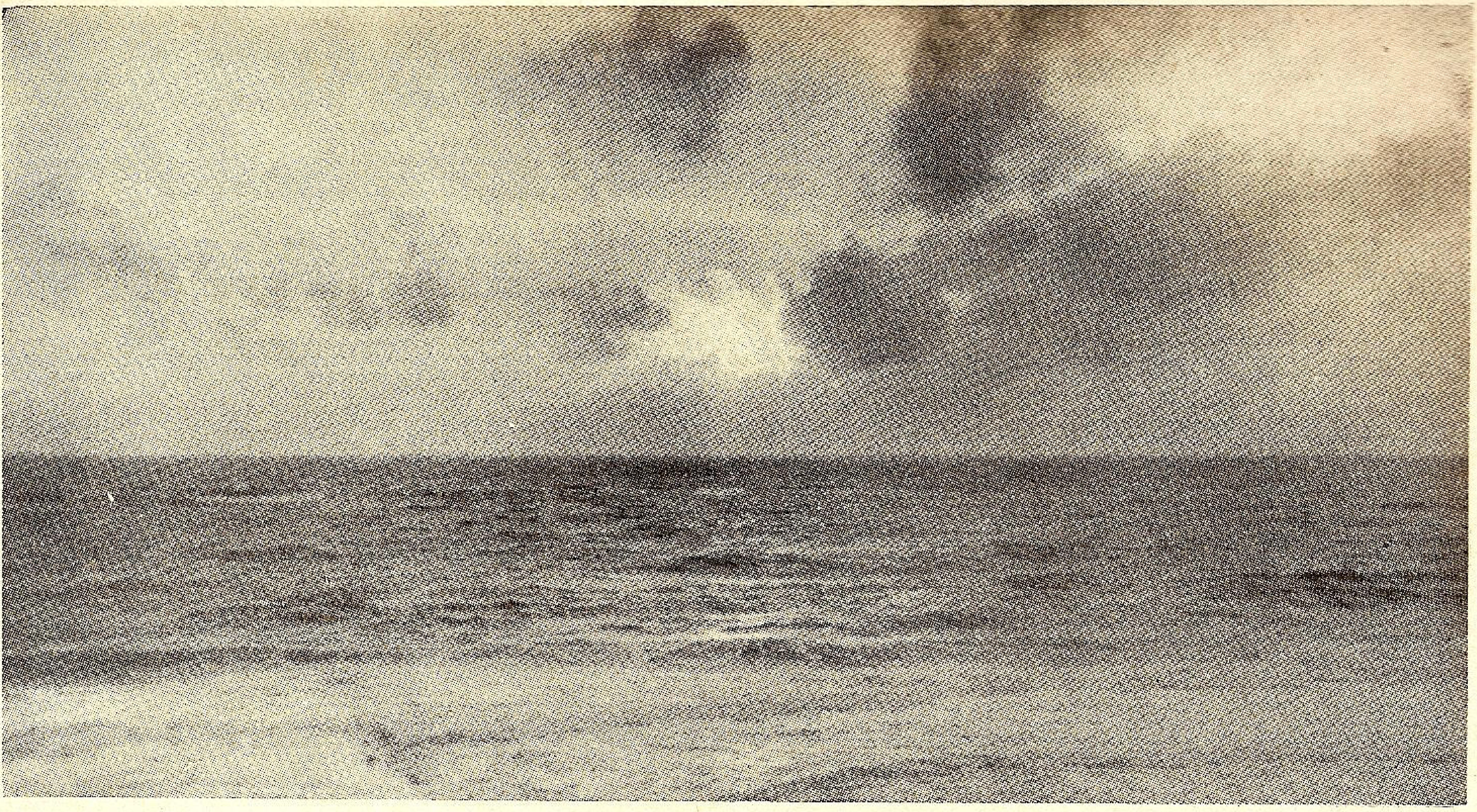
Ea e pusă gratuit la dispoziția membrilor noștri zilnic între orele 9—12 jumătate, iar după amiază numai în zilele cu soț, între 4 jumătate și 7.

ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. și a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare și reviste din lumea întreagă articole și notițe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriți să aveți aceste articole și notițe prețioase, ca și instituțiile din străinătate și din capitala țării noastre, adresați-vă și Dvs. agenției

„SERVICIUL GAZETELOR"
Directori: AUREL M. ALICU și EM. SAMOILĂ
București I. — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară și vă face — la cerere — și probe gratuite.



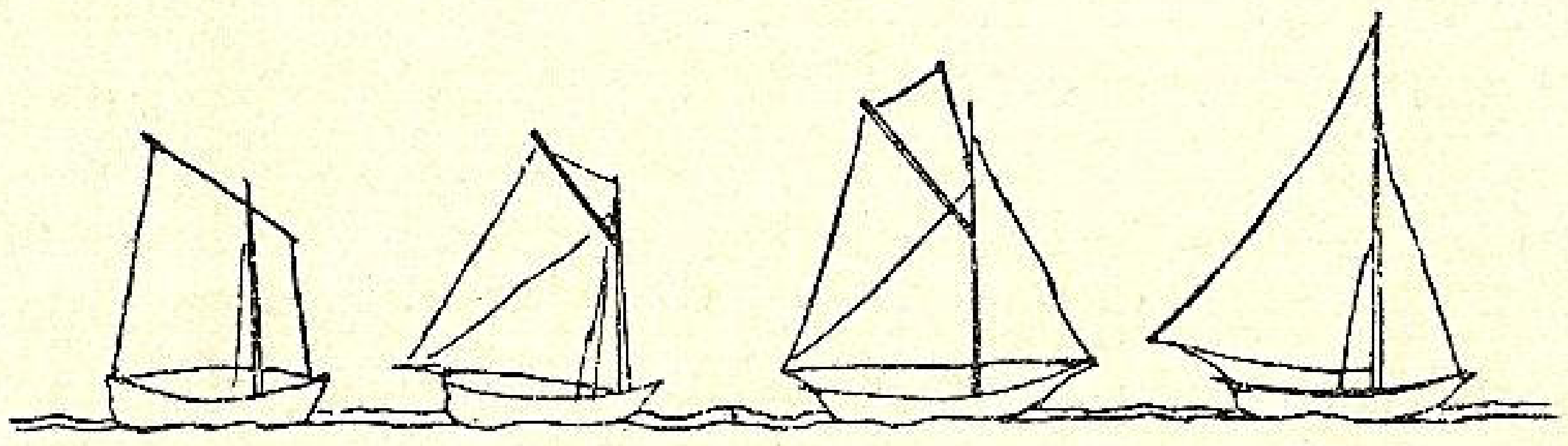
STROFE MARINE

Plaja

Alene, e mânată marea
Cu hamuri ritmice de flux
Și 'mpodobește depărtarea
Țesând imaculatu-i lux...

Un smeu, cu coadă de lumină,
In galben își vopsește friza ;
Și 'ncet cu voce cristalină
Iși deapănă refrenul, briza...

Lovit brutal, ca de-un amnar,
Nisipul scapără scântei,
Și scoicile pe plajă par
Urechi fragile de femei.



Priveliște

Zorile au trezit corăbiile,
Iar soarele aruncă săbiile,
Turnate 'n arsenalu-i lucitor,
Pe valuri cu sclipiri de cositor.

Pescari cu aurora pe catarg
Pornesc să prindă liniștea in larg ;
Se-avântă dârz năvoadele viclene
Pe-a apelor imaculate gene...

Pe cerul blond,
Cu undiță de boare,
Bătrânul soare vagabond
Acuma pescuește, calm, răcoare...

Asfințit în port

Cerul trist cu norii ce torc alean...
Soarele e-o creangă de mărgean...

Zarea'n doliu e, ca după mort :
Pe tot locul pune crep în port.

Soarele alunecă pe dealuri,
Limpezindu-și sângele în valuri...

— Pregătiți șalupa de salvare :
Soarele s'a înecat în mare !

Elegie

Atâtea cruci plutesc pe mare,
Atâtea suflete pe valuri,
Atâtea moarte idealuri
Și-atâtea imnuri funerare !...

...In nopți sinistre, fără nori,
Mă 'nfricoșează înecații !
Ei, cu macabre imprecații,
Momesc spre fund pe călători !

O ! Marea pare-un cimitir
De flibustieri pe-un vas fantomă,
Când cade liniștea în comă
Și urlă-al valurilor sbir !...

Mă înspăimântă depărtarea
Ș-aș vrea s'ajung mai iute 'n port...
Mi-e sufletul pustiu un mort
Pe care îl înghite marea...

ALEXANDRU BILCIURESCU

Indemn

Acrostih lui Moş Delamare

Luptă, luptă marinare, cu obstacole de apă

Uită liniștea, odihna, uită că mormânt iți sapă.

Inima ți-e o comoară, ea te'ndeamnă la izbândă ;

Mii de taine, ea îngroapă în tăcerea serii blândă ;

Oțelită de'ncercare, de furtună și de lupte,

Știe să tresalte'n cânturi, să închidă doruri multe...

Dumnezeu coboară'n tine, liniștea ce fericește ;

El deschide drum pe ape și nădejdea iți sporește,

Lui să-i înălțăm slăvire și credință neclintită,

Apele când urcă 'ntruna, peste marea'nnebunită...

. . . .

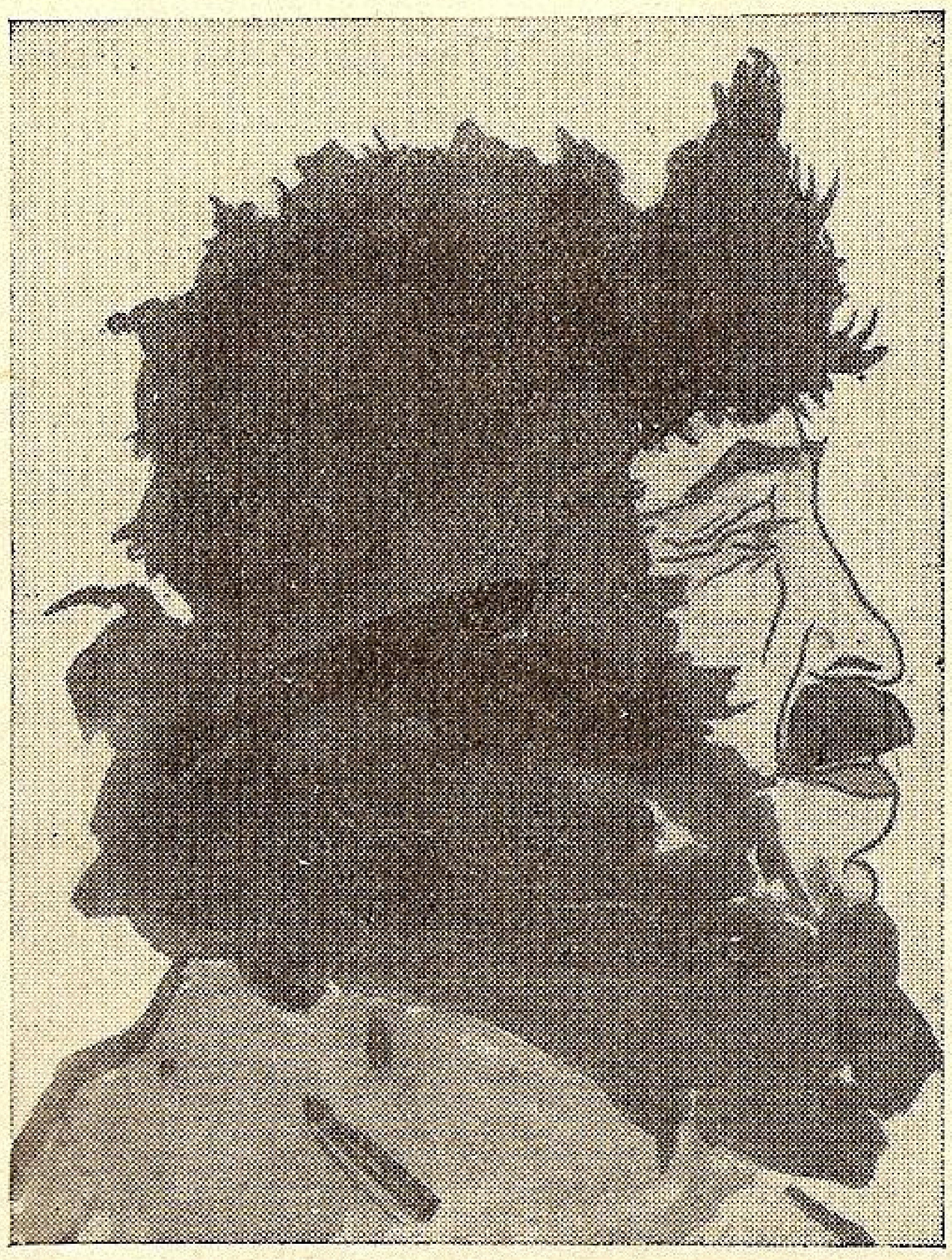
Marea doarme liniștită sbuciumul i-a amuțit ;

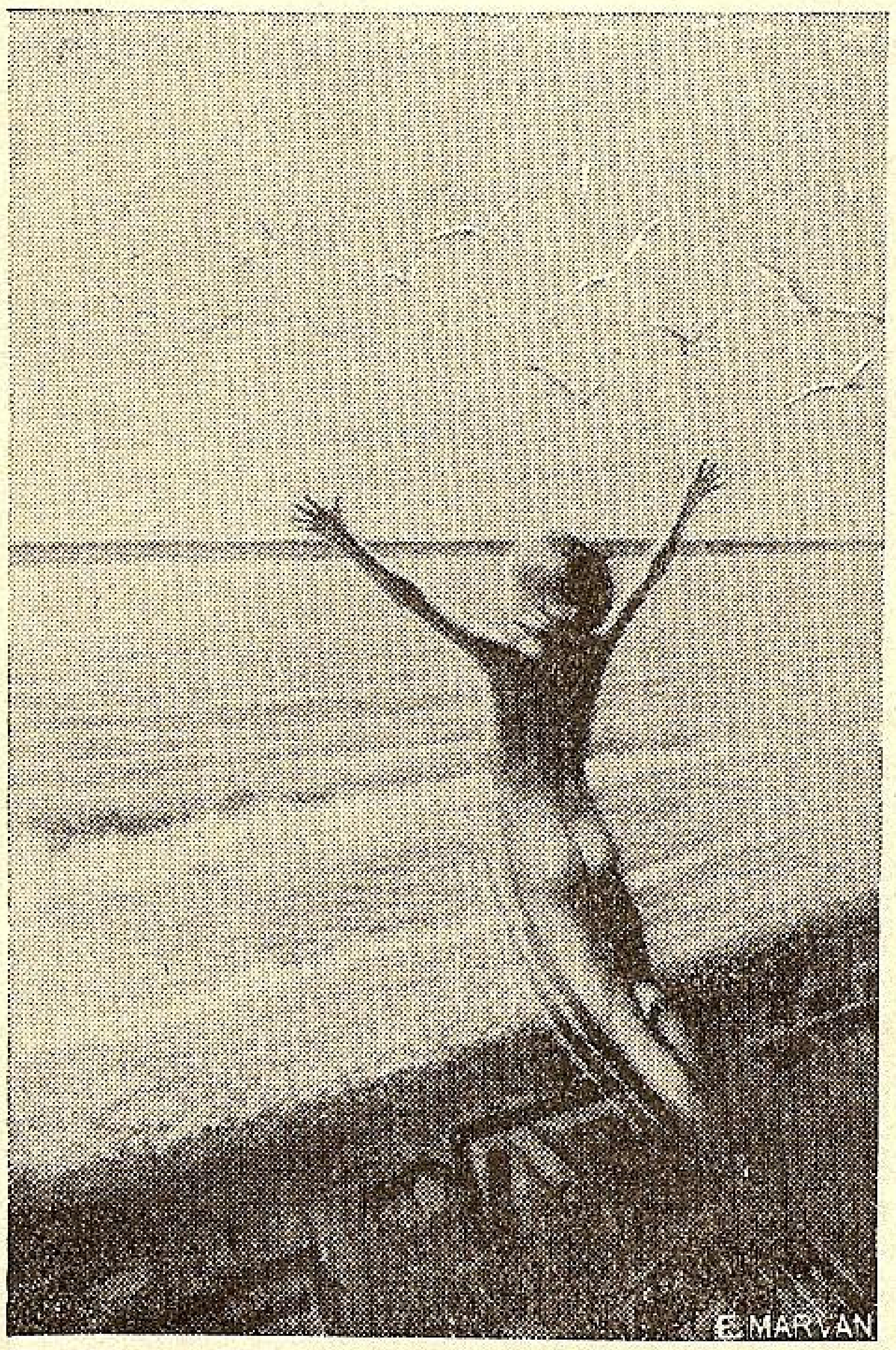
Azi, de-atâtea măreție, tu te simți întinerit...

Râzi din nou de bucurie, țărmul te primește'n dar !

Ești „român de viță veche", ești erou și marinar...

GALLIA TUDOR





Chemare

Acrostih revistei Marea Noastră

Marinari, veniți aproape să vă binecuvântez !

Azi, e ziua ne'nfricării, să ne făurim un crez...

Rânduri, rânduri, pe covertă, ca și păsările'n sbor,

Eri și azi și mâine, iară, sub drapelul tricolor,

Adunați-vă tăria și jurați credință sfântă ;

Nu vă'nspăimântați de valuri, când urgia mărei cântă !

O, ce mare e chemarea, să împărtășiți pământuri,

Amăgindu-vă dorințe, vă luptați cu patru vânturi...

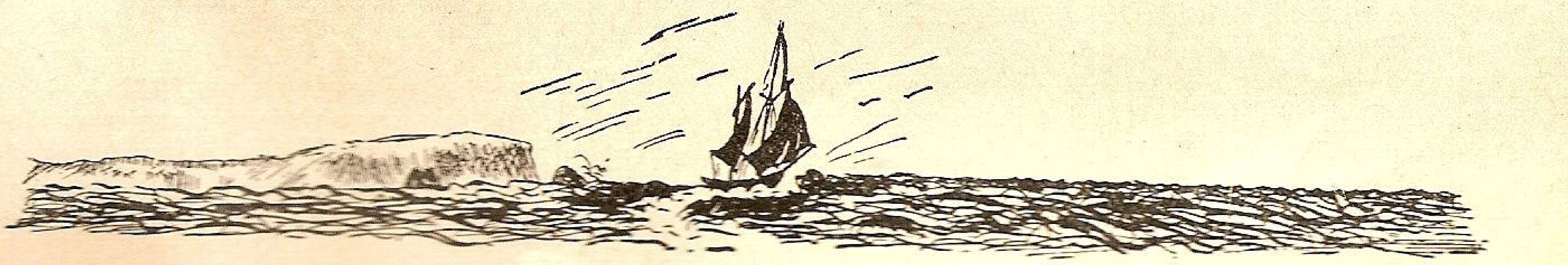
Sus, pe culmi de biruință, veți cânta o barcarolă,

Toți ca unul, în frăție, botezându-vă la proră.

Rege tânăr ne îndreaptă spre un mare viitor...

Azi, e zi de închinare pentru Rege și popor.

GALLIA TUDOR



Recenzii

Anuarul flotelor comerciale

Nu de mult a apărut în Germania TASCHENBUCH DER HANDELSFLOTTEN, pe româneşte: „Anuarul flotelor comerciale", o publicaţiune soră a bine cunoscutului anuar naval WEYER'S TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN. Autorul, D-l ERICH GRÖNER, este o persoană prea bine cunoscută în literatura navală germană şi colaborator intim la anuarul celălalt.

Noul anuar corespunde întocmai sorei lui mai bătrâne: formatul este ca şi acelaş şi numărul paginelor este identic, aproape 500. Cu toate acestea autorul a reuşit să îngrămădească într'un volum atât de redus o cantitate foarte mare de date interesante.

Partea I-a este alcătuită de o listă de vase, cuprinzând nu mai puţin ca aproape 15.000 unităţi. Pentru fiecare dintre acestea sunt indicate toate caracteristicele importante, în afară de numele armatorului, portul de ataş, şantierul de construcţie şi ruta, pe care circulă.

Partea II-a cuprinde 728 schiţe ale vaselor celor mai principale. Ca exemplu, reproducem pagina 247 a acestei părţi. Cât de bine sunt reuşite schiţele vaselor se poate vedea din aceea a motonavelor TRANSILVANIA şi BASARABIA din capul paginei.

Partea III-a înşiră parcurile de vase ale armatorilor celor mai de seamă din lumea întreagă, grupaţi pe ţări, pe când partea IV-a dă numele şantierelor de construcţie ale vaselor menţionate în lucrare.

TASCHENBUCH DER HANDELSFLOTTEN este unic în felul lui. Anuare ale marinelor militare sunt multe pe piaţă, de toate formatele şi de toate preţurile. Fiecare dintre marinele mari are anuarul ei propriu. Cercul cetitorilor este şi el foarte larg şi se recrutează nu numai din marinarii de meserie, ci — poate chiar într'o măsură şi mai mare — dintre aceia cari practică marinăria ca amatori sau numai în chip platonic. Este aşa mai ales în timpurile actuale, când gazetele dau zilnic ştiri referitoare la diferitele unităţi ale marinelor beligerante şi fiecare este dornic a avea precizări. In asemenea împrejurări anuarele flotelor militare au fost nevoite să sporească mult tirajul pentru a putea satisface cererile numeroase.

Un anuar al flotelor comerciale este cu totul altceva, cerând o muncă infinit mai mare. Evident că numărul vaselor comerciale este mult mai mare ca acela al navelor militare. Deasemenea varietăţile sunt mai numeroase.

Vasele se deosebesc între ele în primul rând graţie pavilionului, resp. pavilioanelor, pe care le arborează. In afară de aceasta se obişnuieşte a se aplica diferite insigne, specifice fiecărui armator în parte, pe coşul vaselor comerciale.

Ambele mijloace de recunoaştere nu se pot aplica decât în port, fiind imposibile la mare. Nu numai că la drum nu se obişnuieşte arborarea pavilioanelor, dar şi distanţele sunt mult prea mari pentru a se putea deosebi colori sau detalii mici.

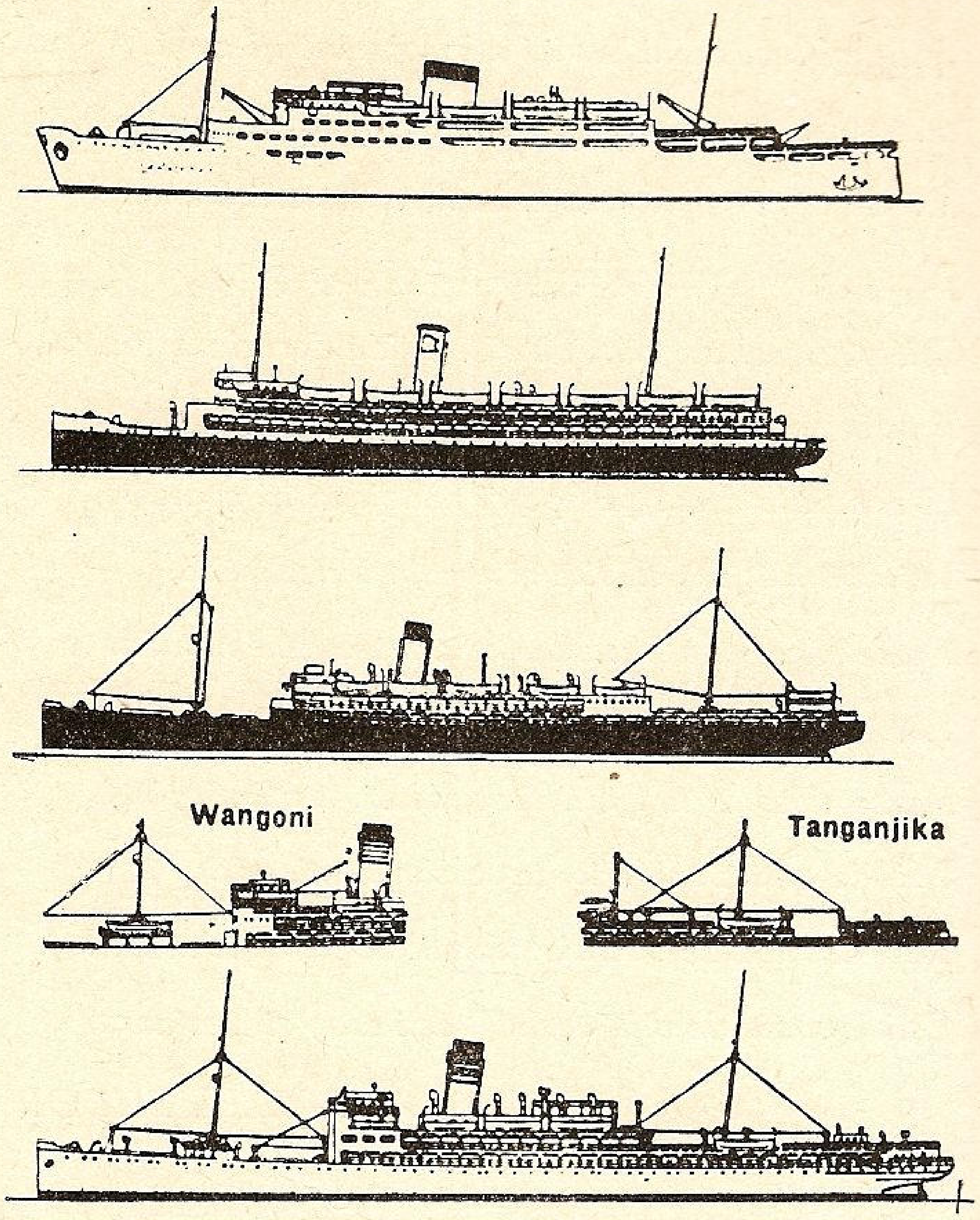
Atunci rămâne silueta vasului, în care coşul sau coşurile şi catargele formează puncte de reper.

Autorul anuarului, despre care vorbim, a căutat un sistem de clasificare a vaselor bazat pe numărul şi poziţia coşului şi ale catargelor, grupând vasele în consecinţă.

De pildă, pe pagina 247, reprodusă aici, vedem numai vase cu un singur coş şi două catarge aşezate la distanţa normală. Această siluetă este caracterizată prin formula „1S1", aparentă în colţul drept de sus al paginei. Se vede uşor că cifra 1 este pusă pentru fiecare catarg, iar litera S indică coşul („Schornstein" pe nemţeşte).

Prin lungirea şi varierea formulei se ajunge exact în acelaş chip la indicarea catargelor scurte pentru bige, a formei provei şi a pupei, a distanţei anormal de mari între coş şi catarge şi a faptului că coşul şi catargele sunt montate sus pe o suprastructură cu mai multe punţi.

Răsfoind partea II-a a cărţii d-lui GRÖNER, aceea cu schiţe, vei fi isbit de multitudinea tipurilor de vapoare şi motonave. Se găsesc toate tipurile, dela transatlanticele cele mai mari şi vasele de pasageri de pe ruta Indiilor şi a Japoniei, sau Australiei până la vasele rapide între Marea Britanie şi continent sau Franţa şi posesiunile ei africane şi până la feryboat-urile transportoare de trenuri din nordul Europei.



De sus în jos: **Basarabia şi Transilvania, Florida, Columbia Nyassa, Cinegara şi Cisedana, Plancius şi Optan Noo, Algonguin, Cherokea şi Şeminale**

Ai putea fi condus să crezi că flotele comerciale de azi se compun în exclusivitate de vase cu propulsiune mecanică, vapoare, motonave şi iar vapoare. S'ar zice că corabia a dispărut cu desăvârşire. Cu toate acestea nu este aşa.

Este foarte adevărat că cele mai multe din corăbiile mari au dispărut, nemai rămânând decât cele din traficul costier. Aşa de pildă cunoscutul armator din Hamburg, F. LAEISZ, care înainte de răsboiul mondial se mândrea cu o flotă numeroasă de corăbii, nu a mai rămas decât cu două.

Mai toate corăbiile mari dinainte de răsboi au trecut în posesia Căpitanului GUSTAF ERIKSON din portul MARIENHAMN, în insulele Aland (Finlanda), care exploatează nu mai puţin de 13 corăbii mari şi poate fi socotit ca un colecţionar foarte original.

Cursa corăbiilor încărcate cu ceai din China în jurul Capului Bunei Speranţe până în Europa dela mijlocul secolului trecut a murit de mult. Inainte de răsboiul mondial transportul de guano din porturile chiliene în Europa era singura rută pe care corăbiile mai puteau concura cu vapoarele. Azi nu mai există nici această folosire a velierilor de altă dată. Corăbiile Căpitanului ERIKSON sunt întrebuinţate de obiceiu pentru aducerea în Europa a cerealelor australiene şi la fel cu înaintaşii lor de pe ruta Chinei, se iau la întrecere pentru voiajul cel mai scurt.

Vrea-să-zică mai există şi azi corăbii, dar puţine şi eşti nevoit să le cauţi cu lumânarea în lista de vase a anuarului.

Intr'un cuvânt, este o carte foarte utilă, care poate fi recomandată oricui având interese marinăreşti sau căutând informaţiuni asupra vaselor comerciale. Publicaţia face onoare autorului ei, mai ales răbdărei şi talentului lui de desenator naval şi stă pe o treaptă tot atât de ridicată ca producţiile lui anterioare.

Dr. Ing. VLADIMIR V. MENDL

„LUMEA MILITARĂ ILUSTRATĂ" nr. 10-11/940, din care semnalăm : *Pagini din istoria* marinei, de v. amiral I. Bălănescu ; *Patriotismul,* de gl. Gr. Constandache; *Opera de ajutorare a refugiaţilor,* de gl. Virgil Economu; *Războiul total,* de gl. G. Dabija; *Şeful,* de gl. Ion Atanasiu ; *Eroism şi motorizare,* de Vasile Chiru ; *Ofensiva şi defensiva,* de gl. Alexe Anastasiu ; *Spirit marinăresc,* de col. I. Mircescu ; *Răsplată Domnească,* de comandor Aurel Negulescu ; *Mai sunt oameni buni* (fragment) de col. D. Ionescu-Morel ; *Călugăreni* (1595), de c. amiral C. Negru.

O carte nouă despre Vieaţa şi Opera lui Alecsandri

Zilele acestea a ieşit de subt tipar, în editura „Scrisul Românesc", *Vieaţa lui Alecsandri* de D-na Elena Rădulescu-Pogoneanu, un volum de 346 de pagini, cu 18 planşe în afară de text (portrete şi vederi de la Mirceşti), dintre care multe inedite.

Lucrarea aceasta este rezultatul mai multor ani de cercetare conştiincioasă a tuturor izvoarelor privitoare la vieaţa poetului.

Acum, când, cu recunoştinţă, întreaga naţiune îşi fixează din nou privirile asupra acestei mari şi iubite figuri din vremea renaşterii noastre naţionale, volumul acesta oferă marelui public o caldă şi limpede expunere a vieţii şi a operei incomparabilului scriitor şi om de stat, încadrată în acea epocă eroică de înalte idealuri şi mari înfăptuiri. Lucrarea se prezintă într'o formă de o rară distincţie şi eleganţă şi se citeşte cu un viu interes, ca un roman, deşi e o expunere exactă a vieţii adevărate a poetului.

„TUDOR"

S. A. R. PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

FABRICA ŞI BIROUL CENTRAL:
BUCUREŞTI III, CALEA DOROBANŢILOR, 103-105
TELEFON: 2-18/35 ◆ Adresa telegrafică: «FABRICATUDOR»

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIŞNUITE ACUMULATORI STAŢIONĂRI pentru: uzine electrice şi substaţiuni (acoperirea vârfului) tramvaie electrice (tamponare) fabrici, bănci, hoteluri, cinematografe, magazine de mărfuri (baterii de racordare) baterii cu grupuri eterogene pentru case particulare, etc., staţiuni telegrafice şi telefonice. — ACUMULATORI DE TRACŢIUNE pentru: locomotive de manevră, locomotive de mină, automotoare de căi ferate, automobile electrice, cărucioare electrice, bărci electrice, etc. ACUMULATORI «VARTA» pentru: luminatul şi pornirea vehiculelor cu motoare termice (automotoare, automobile avioane) adiofonie, telefonie, telegrafie laboratorii lămpi de mână, etc.

La cerere: studii, proiecte şi oferte fără plată prin ingineri specialişti ai Societăţii

INFORMAȚII — NOUTĂȚI

M. S. Regele, Președinte al L. N. R. R.

Ca urmare a ultimelor evenimente interne, Liga Navală Regală Română a înaintat d-lui General Ion Antonescu, Conducătorul Statului, următoarea adresă însoțită de un succint memoriu:

Domnule General,

Avem onoarea a vă înainta, odată cu aceasta, un scurt memoriu istoric și mai multe publicațiuni în legătură cu activitatea Ligii Navale Regale Române, întemeiată în 1927, spre a vă edifica asupra rolului ei și a înfăptuirilor directe sau indirecte, până în prezent.

După desăvârșita documentare, vă rugăm, potrivit dorinței unanime a membrilor Ligii, a interveni pe lângă M. S. Regele Mihai I să binevoiască a da Inalta aprobare ca din membru de onoare, — după art. II din statut, — să primească a fi Președinte activ, în spiritul art. I din același statut și la fel cu alte asociații cari au deosebita onoare de a avea în frunte pe Augustul Suveran: „Societatea Regală de Geografie", „Federația Regală Aeronautică", etc.

Majestatea Sa Regele Mihai a urmărit, cu viu interes opera de propagandă a Ligii Navale, din publicațiile periodice și revistele apărute ce I s'au înaintat regulat, dela apariție.

Avem convingerea că, în actuala epocă de consolidare națională, veți binevoi a acorda asociației noastre, ca și în trecut, cel mai larg și călduros sprijin.

Vice Președinte L. N. R. R.
C. Amiral Adjutant N. PAIȘ

Secretar General L. N. R. R.
C-dor *A. Negulescu*

MEMORIU

asupra activității Ligii Navale Regale Române.
(13 Martie 1927—1 Septembrie 1940)

I. NECESITATEA

Dunărea și litoralul maritim, exportul și importul impun, atât din punct de vedere al apărării naționale, cât și cel economic, ca Țara noastră să aibă o marină militară și comercială cât mai desvoltată, pentru ca toate beneficiile ce le trag străinii să treacă în patrimoniul conaționalilor.

Pentru aceasta este nevoe de *luminarea opiniei publice,* pentru a se crea un spirit marinăresc.

II. INTEMEEREA

Luând ca exemplu frumoasele rezultate din străinătate, datorită ligilor navale respective, — cum a fost Flotten Verein în Germania de exemplu, — chiar și în țările cu un trecut marinăresc, un mănunchi de marinari inimoși și civili iubitori ai marinei au pus în casele regretatului Amiral Coandă, în ziua de 13 Martie 1927, bazele unei Ligi Navale, care capătă forme legale la 29 Februarie 1928.

Inaltă ocrotitoare a fost proclamată M. S. REGINA MARIA și președinte era ministrul de război, indiferent persoana.

III. SCOPUL

Pentru a se ajunge la acest rezultat a luat ființă în 1927 Liga Navală Română, având ca scop:

„Inspirarea în tineret mai ales, a dragostei pentru apele noastre și folosirea lor din toate punctele de vedere; desvoltarea marinei noastre naționale și a sporturilor de apă".

IV. MIJLOACELE

Pentru a-și atinge acest scop, Liga Navală s'a folosit de următoarele mijloace de propagandă:

I. *Revista* lunară „MAREA NOASTRĂ", care apare din 1931 și se distribue gratuit nu numai membrilor, ci și diferitelor instituții culturale.

Tirajul ei a ajuns la 5.600.

Ea nu are caracter technic, nu este scrisă numai pentru marinari, ci pentru profani.

II. Revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET", care apare din 1938, ca supliment gratuit la revista lunară și pentru membrii juniori, în schimbul cotizației de 24 lei anual. Tirajul este de 8.000 numere.

III. *Conferințe* în capitală și provincie, la cari au luat cuvântul fruntași intelectuali ai neamului.

IV. „ZIUA APELOR", care reamintește în fiecare an, la sfârșitul lunii Iunie, rolul apelor și năzuința ca ele să fie exploatate intens de conaționali.

V. „ZIUA MARINEI", prilej de proslăvire a eroismului marinarilor noștri.

La ambele serbări se fac concursuri de înnot, canotaj, yachting, etc., iar cuvântările cari se țin constituesc, iarăși, o vie propagandă.

VI. Prin *presă* cu articole datorite membrilor L. N. R. R.

VII. *Broșuri și cărți,* cari se acordă ca premii, fie de „Ziua Apelor" și „Marinei", fie la manifestările altor asociații, — „Tinerimea Română", F. R. S. N., etc. Numărul lor a ajuns la 32 publicații, pe cari le alăturăm.

VIII. *Concursuri* anuale cu subiecte marinărești, desene și miniaturi.

La toate concursurile, pe lângă premii, se oferă diplome și fanioane de onoare.

V. REZULTATELE

Cu toată lipsa de fonduri, dar cu o cerbicie demnă de laudă, a comitetului și, în special, a regretaților AMIRAL I. COANDĂ și COMANDOR EUGEN BOTEZ (JEAN BART), Liga Navală a reușit să-și îndeplinească din scopuri, precum urmează:

I. *Filiale.* Mulţumită intensei propagande, Liga Navală, care, până în 1936 nu număra decât 11 filiale cu aproximativ 3.000 membri, a ajuns în 1938 la 25 filiale, iar actualmente la 38, majoritatea în interiorul ţării.

Trebue să fim recunoscători că, tot datorită propagandei, la acest rezultat s'a ajuns graţie însufleţirii camarazilor dela uscat, cari au îmbrăţişat cu căldură problema marinei.

Numărul membrilor se ridică la 5.600.

II. *Nava-şcoală „Mircea“*, pentru care Liga a reuşit să adune 5.661.512 lei şi a face ca nava să fie comandată înaintea închiderii subscripţiei. La sosirea în ţară, Liga a oferit navei un pavilion de onoare şi şase volume cu numele subscriitorilor.

III. *Obligativitatea înnotului*, pus în program după o stăruinţă de aproape 4 ani, prin consfătuiri între instituţiile cari sunt în legătură cu această nevoe naţională.

Liga are chiar o secţie de nataţie, care e în Federaţia de Innot şi pune la dispoziţie instructori, organizează concursuri, dă premii şi cupe.

IV. *Crearea de unităţi de străjeri marinari*, cărora Liga le acordă, gratuit, abonamente la reviste şi premii la orice manifestare.

V. *Infiinţarea pregătirii premarinăreşti*, în cadrul pregătirii premilitare.

VI. Infiinţarea a *10 biblioteci* pe navele marinei.

VII. Inălţarea în 1934 a unui catarg şi înzestrarea cu o bibliotecă şi un *post de radio* la Insula Şerpilor.

VIII. *Pelerinaj* în 1935 la mormântul Regelui Alexandru al Jugoslaviei şi la eroul necunoscut sârb.

IX. Oferirea M. S. REGELUI MIHAI, în 1938, a unei *medalii* comemorative şi distribuirea aceleiaşi medalii echipajului depe distrugătorul R. M., în amintirea furtunei dela 4—6 Ianuarie 1938.

Am putea adăoga că iniţiativa ridicării unui *monument eroilor marinari*, crearea Fondului Naţional al Marinei şi chiar naţionalizarea Comisiei Europene, se datoreşte tot iniţiativei Ligii şi propagandei duse ca aceste visuri de decenii să fie aduse la îndeplinire.

Incheem prin a arăta că în relaţiile cu toate instituţiile cari sunt în legătură cu desvoltarea marinei şi sporturilor, — Ministerul Apărării Naţionale, Ministerul Educaţiunii Naţionale, Serviciul Premilitar, Federaţia de Innot, Federaţia Sporturilor Nautice, Liga s'a mulţumit doar cu rolul de a da sugestii şi a încuraja cu premii.

Vice Preşedinte L. N. R. R.
C. Amiral Adjutant N. PAIŞ

Secretar General L. N. R. R.
C-dor *A. Negulescu*

In urma binevoitoare intervenţii a d-lui Conducător al Statului, M. S. Regele a binevoit a primi preşedinţa activă a L. N. R., comunicând aceasta prin următoarea adresă:

D-lui Contra Amiral Adjutant N. PAIŞ
Vice Preşedintele Ligii Navale Române

Am onoarea a vă face cunoscut că MAJESTATEA SA REGELE a binevoit a primi Preşedinţia activă a Ligii Navale Române.

Primiţi, vă rog, Domnule Vice Preşedinte, asigurarea înaltei mele consideraţiuni.

Casa M. S. Regelui
No. 1804
17 Septembrie 1940

Mareşalul Curţii Regale
(ss) MOCSONI

Noul ministru al Aerului şi Marinei

In fruntea departamentului Aerului şi Marinei a fost aşezat d. Comandor aviator *Jienescu*, ca secretar general rămânând d. Comandor *Horia Măcelaru* din marină. Aceasta arată încă odată frăţia şi de luptă şi de spirit a celor două arme de navigatori, — una în spaţiul cu trei dimensiuni *pozitive*, adică deasupra nivelului mării, cealaltă în spaţiul cu două dimensiuni la suprafaţă şi în cel cu trei *negative*, adică sub nivelul apei.

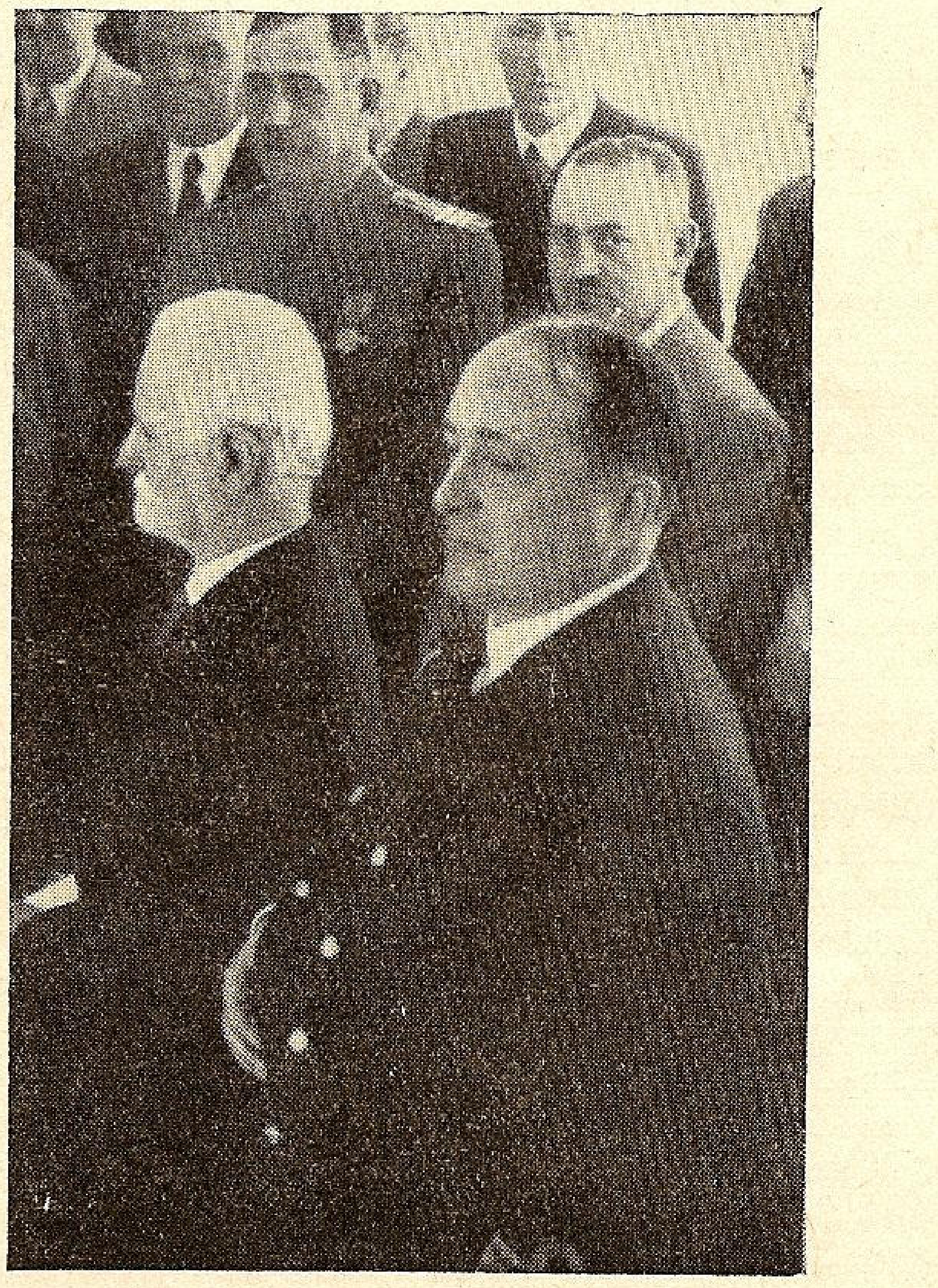
D. Comandor Jienescu e destul de cunoscut prin numeroase performanţe aviatice, în special raidul România — Capetown, tocmai la Capul Bunei Speranţe, unde aripile româneşti au făcut cunoscută cocarda tricoloră, pe acolo pe unde navele pavilionului nostru naţional nu ajunsese încă.

Liga Navală îi urează din toată inima acelaşi succes pentru realizarea planului de apărare atât al cerului nostru cât şi al apelor noastre.

Noul Comandant al Marinei

Conducerea Marinei Regale Române a fost încredinţată d-lui Vice-Amiral *Eugeniu Roşca*, unul din cei mai valoroşi şi tineri amirali.

In fruntea promoţiei sale de când a pus prima tresă la mână, absolvent al Şcoalei de Război Maritimă franceze, inginer, în toate comenzile avute în timp de pace sau război a dovedit capacitatea, puterea de muncă, râvna, inteligenţa cu care e înzestrat. Ultimul timp era directorul Institutului Geografic Militar, unde a lăsat frumoase urme.



D. Vice Amiral Roşca (în dreapta) lângă d. Amiral Eustaţiu (stânga) la serbarea veteranului «Mircea».

La următoarea telegramă de felicitare pe care Liga i-a trimis-o.

Vice Amiral ROȘCA
Comandantul Marinei Regale
Loco
Vasiliu Bolnavu 4

Liga Navală Regală Română vă roagă a primi cele mai călduroase felicitări pentru înaltul post de comandă ce vi s'a încredințat și urarea de a duce la isbândă marina noastră.

Vice Președintele L.N.R.
C. Amiral Adjutant PĂIȘ

Secretar General L.N.R.R.
Comandor NEGULESCU

nu mai adăogăm de cât atât:

— Nu numai domnia-sa, dar și marina se poate felicita pentru noul comandant.

— Ii urăm să înfăptuiască programul naval de care țara are nevoe, căci marinari destoinici și devotați are.

La telegrama noastră, s'a primit următorul răspuns:

Vice Președintele LIGII NAVALE REGALE ROMANE
C.-Amiral Adjutant PĂIȘ, fost ministru al aerului și marinei
Loco
Str. Spiru Haret

Adânc mișcat de cuvintele adresate, rog să primiți călduroase mulțumiri, odată cu asigurarea că voi da tot concursul posibil Ligii Navale.

Amiral ROȘCA

Decret-lege No. 3216

In ziua de 7 Septembrie, a apărut următorul decret-lege privitor la revenirea marinei comerciale la Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor.

Art. I. — Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.), Direcțiunea Navigației Fluviale Române (N.F.R.), Serviciul Maritim Român (S.M.R.) și Direcțiunea Marinei Comerciale, se despart dela Ministerul Aerului și Marinei și se încorporează la Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor, pe data publicării în Monitorul Oficial al prezentului decret-lege, cu întregul lor patrimoniu, păstrând legile lor de organizare și regulamentele de funcționare și conducere financiară în vigoare.

Art. II. — Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă (P.C.A.) va continua să-și execute bugetul său până la finele exercițiului curent. Bugetul Direcțiunii Marinei Comerciale va continua să se execute până la finele exercițiului 1940-41, de către Ministerul Aerului și Marinei. Executarea bugetului Serv. Maritim Român se va face dela data publicării în Monitorul Oficial al prezentului decret-lege și până la 31 Martie 1941, conform bugetului său, vărsându-i-se toate subvențiile așa cum sunt prevăzute în bugetul general al Statului pe exercițiul curent.

Toate cheltuielile angajate de Ministerul Aerului și Marinei pentru Serviciul Maritim Român până la data publicării în Monitorul Oficial al prezentului decret-lege și care nu sunt prevăzute în bugetul Serviciului Maritim Român pe anul în curs, precum și toate angajamentele pe exercițiile viitoare luate de Ministerul Aerului și Marinei pentru Serviciul Maritim Român, vor fi plătite și executate mai departe de Ministerul Aerului și Marinei.

Art. III. — Orice dispozițiuni contrare acestui decret-lege, de orice natură ar fi, sunt și rămân abrogate.

Dat în București la 21 Septembrie 1940.

Conducătorul Statului Român și Președintele Consiliului de Miniștri,
(ss) General ION ANTONESCU

Ministrul lucrărilor publice și al comunicațiilor,
(ss) Prof. POMPILIU NICOLAU

p. Ministrul apărării naționale, subsecretar de Stat la aer și marină,
(ss) Comandor-aviator GH. JIENESCU

Acest decret-lege, care a despărțit marina militară de cea comercială, chiar din redactarea sa pare a fi transitoriu. In proectul de reorganizare a departamentelor enunțat de d. General I. Antonescu, conducătorul statului, se prevede că tot ce interesează apărarea țării, în interesul coordonării, să fie întrunit într'un singur minister, cu subsecretariate. Unul din ele va fi al *marinei*, care, în baza aceluiași principiu, va cuprinde tot ce este marină, adică *„toate comandamentele, direcțiile și serviciile cari se ocupă de problema marinii românești"*.

Așteptăm înfăptuirea acestei măsuri, care există în toate țările din lume, — în cele cu marină bogată, formând chiar un minister aparte al marinei.

Solemnitatea înmânării medaliei „Virtutea maritimă"

La 23 August, d. ministru al Aerului și Marinei, contra amiral adjutant N. Păiș, a înmânat în numele M. S. Regelui, medalia „Virtutea Maritimă", conferită la 15 August cu ocazia Zilei Marinei, următoarelor persoane care nu se găseau la Constanța când s'a făcut prima înmânare a acestei distincțiuni:

NAVIGANȚI

Nicolae Ionescu, c-dor retragere; Vasile P. Petre, c-dor; Ferdinand Drăghicescu, c-dor; Nicolae Antonescu, Ioan Economu și Anton Foca lt. c-dori; Ioan I. Bănică, cpt.; Ștefan Verbiceanu, cpt. rez; C. Georgescu, insp. mec.; Andrei Marin, cpt. principal; Alexandru Ivan cpt. principal; Pavel Avram ofițer maritim; Ioan Gazibar, mecanic șef; Anton Masec, maestru militar; Stan Glontea, cârmaci fluvial.

NENAVIGANȚI

Vasile I. Năsturaș, general inginer; Nicolae Schina și Nicolae Negreanu, generali de rezervă; Nicolae Steriopol, c-dor; Emil Stănescu, colonel magistrat; Gheorghe Rang, c-dor rez.; Gheorghe Coandă, cpt. c-dor retr.; Eugen Săvulescu, c-dor; Const. M. Tănase cpt. ing.; Aurelian Mihăilescu, cpt. med.; George Nestor, cpt. retr.; Călin Eug. Botez, lt.; Ioan G. Periețeanu, fost ministru; Cezar Ioanițiu, director; Al. Vasilescu, sub-inspector general; Octav Orănescu, ing. șef; Mircea Protopopescu, Sabin Săceanu și Toma Gâlcă, ingineri; Gabriel Drănceanu cpt. de port și Popescu I. Nicolae, șef de atelier.

CUVÂNTAREA D-LUI MINISTRU N. PĂIȘ

După distribuirea distincțiunilor, d. ministru N. Păiș a spus celor de față următoarele:

Nu vă voi face o expunere teoretică — a spus d-sa — asupra *importanței marinei* de război și a marinei comerciale; știu că sunteți convinși de aceasta. Ceiace vă cer este să sprijiniți cu tot sufletul, ca și până acum, sforțările pe care *ministerul le face pentru desvoltarea* lor. Vă felicit pentru distincțiunea primită pe care o meritați cu prisosință.

Donații

D. *Macarie Constantin*, membru junior al L. N. R. a donat bibliotecii noastre, nouă prețioase volume cu subiect marinăresc, pentru care i se aduce și pe această cale mulțumiri.

Doliu

Credeam și doriam ca să nu mai pomenim de nici unul. Dar... în mâna Celui-de-Sus stau toate.

In aceeași zi au fost duși la locul de veci doi devotați membrii ai Ligei, legați sufletește de marină:

Colonelul P. Demetriade, din Geniu, fratele regretatului Lt.-Comandor P. Demetriade, membru în Comitetul Central. Răposatul este inventatorul explozibilului „Galațita" și cel care a făcut podul pe peste Dunăre în 1913.

Inginerul I. C. Fundățeanu, fratele d-lui Comandor adjutant, Preda Fundățeanu, membru în comitetul central. In înaltul post ce deținea la Ministerul Finanțelor, în toate împrejurările regretatul a sprijinit marina și Liga. Stins fulgerător în plină putere de muncă, lasă în urmă-i numai regrete, — slabă și unică mângâiere pentru îndurerata familie.

La Galați a trecut în oceanul veșniciei Amiralul *Ionescu Zaharia,* șeful drept și priceput, care nu va fi uitat niciodată de subalterni: fie pe „Mircea", fie pe vedete, fie pe monitoare, fie cei dela porturi, al căror Inspector general a fost defunctul a fost un adevărat părinte.

Dumnezeu să le primească nobilele lor suflete.

SPORTUL

Concursul de canotaj pe lacul Băneasa.

Cel de-al doilea concurs de canotaj, organizat pe lacul Băneasa din Capitală, în dimineața zilei de Duminică 25 August a. c., de către grupările C. F. R. și Metropola, au înregistrat un mare succes.

Ca și la Obor, unde se consumau ultimele probe ale campionatului național de înnot, spectatorii au venit în număr considerabil, făcându-se și aici remarca că, în general, toate sporturile în legătură cu apa, au intrat în gustul mulțimii.

Pe un timp excelent și fără a evidenția pe una în detrimentul celeilalte, toate grupările participante, au contribuit în egală măsură la măreția acestui spectacol.

Echipele mai bine dotate, — C. F. R., Metropola și Dor de Ducă, — au cules în ordine, laurii victoriei. Prima acumulând 27 puncte, în clasamentul general, înaintea Metropolei cu 23 puncte și Dor de Ducă cu 20 puncte, a luat cu sine mult invidiata cupă a regiunii București. Cea de a doua, Metropola, reușind să se claseze întâia, la proba de sckiff 4+1 seniori, pe 1800 m., a obținut cupa oferită special pentru această întrecere. Dor de Ducă a excelat la probele de caiac.

Merite deosebite au avut și „Nautica", „Distribuția", „B. N. R." și Academia Comercială.

După o reușită demonstrație de sckiff 8+1, executată de gruparea „Metropola", într'o caldă atmosferă, *s'a făcut distribuirea premiilor, printre cari și broșurile* și revistele acordate de L. N. R. R.

F. R. S. N. și grupările participante merită toate felicitările pentru străduințele depuse în propagarea acestor sporturi de utilitate națională.

Campionatele naționale de înnot pe anul 1940

In cele trei zile, — 23, 24 și 25 August a. c., — de disputare a campionatelor naționale de înnot, participarea unui număr restrâns de înnotători, datorită, în parte, evenimentelor, a făcut ca, în acest an, numai întâietatea să fie lupta acerbă dintre concurenții cari au cules aplauzele numeroșilor spectatori, strânși în jurul elegantului strand al primăriei sectorului II Negru, din Capitală.

Recorduri n'au fost. Singură, mureșanca Treibel, după o plecare norocoasă, a putut egala, la 100 m. brasse (doamne), propriul său record de 1'38.

In general, aducând, totdeodată, felicitări organizării care a fost la înălțimea cerințelor întrecerilor naționale, facem aci remarca că înnotul numără din ce în ce mai mulți adepți.

Elementele noui, multe la număr, promit a realiza în viitorul apropiat al anului ce vine, rezultate îmbucurătoare.

F. R. I., în frunte cu dl. *Mihail Savu* și cu inimoși organizatori, și-a văzut eforturile depuse, încheiate cu un deplin succes.

Nu putem, în micul spațiu ce ne este rezervat, a reda în amănunt decurgerea completă a campionatelor, în cele 3 zile, de multe învățăminte și spectacol rar.

Gruparea sportivă Tg. Mureș și Ilsa din Timișoara au avut elementele cele mai bine dotate și pregătite. Prima a luat cu sine cele mai multe premii și diplome, printre cari și aceea a L. N. R. R., împreună cu flamura sa.

Bucureștii, reprezentați prin gruparea C. F. R., au pus toate eforturile și au reușit ca la polo pe apă să acumuleze cel mai bun goal-average, în dauna celei a 2-a clasată, Ilsa din Timișoara, la egalitate de puncte, obținând campionatul național la acest spectaculos *„football pe apă"*.

Desigur, măestria celor mari, dacă a fost la înălțime, un capitol care ne pare deosebit de îmbucurător, a fost întrecerile între copii, în afara concursurilor de campionat.

Elemente de viitor se desprind din mulțimea elevilor și elevelor cari, luându-se la întrecere cu cei cari luptau pentru titlurile supreme, au contribuit la măreția acestor concursuri, prin voința dârză și sportivă cu care și-au susținut șansele și anticipările celor ce îi instruesc.

Câteva elemente, aproape cele mai numeroase din lotul copiilor participanți, au fost din secția de natație a Ligii, reușind, în cele mai multe ori, a fi primii la sosire, făcând aci remarca, că munca și sufletul pus de dl. Paul Stroescu, secretarul și antrenorul secției și de astă dată a întrecut așteptările.

In viitor, spre o mai strânsă colaborare între Federația de specialitate și Liga Navală Regală Română, credem că acest complet sport nu va rămâne numai cu numele declarat *„național"*, ci se va transforma într'o realitate, cuprinzând tot tineretul român de pretutindeni.

Yacht Club București a câștigat cupa Dan Simionescu Râmniceanu

In zilele de 20, 21 și 22 Septembrie crt., s'a disputat pe lacul Herăstrău, în regia Yacht Clubului București: pentru a doua oară concursul regional de Yole Olimpice, în joc fiind trofeul pus în competiție, de d. Dan Simionescu Râmniceanu.

Această competiție, pusă sub patronajul d-lui amiral adj. Păiș N. președintele F. R. S. N. s'a bucurat de un succes desăvârșit, atât din punct de vedere sportiv cât și al propagandei pentru sporturi nautice.

Concursul a fost onorat cu prezența d-lor amiral adj. Păiș N., ing. N. Caramfil, Robert Furnaracky cu d-na, Simionescu Râmniceanu, Giborii, Brabdrupp, Radu Brăescu, Acker, etc. Juriul fiind alcătuit dintr'un select lot de animatori ai acestui sport.

Rezultatele technice pe echipe.

I. Yacht Club București 194 puncte; II. Yacht Club Regal Român 161 puncte; III. Meropola 167 puncte; IV. A. M. A. 155 puncte; V. As. Sp. Aer și Marină 1 puncte; VI. B. N. R. 110 puncte; VII. Distribuția 104 puncte; VIII. C. F. R. 52 puncte.

Campionatele regionale de canotaj au înregistrat un frumos succes

Duminică 29 Sept., 1940 ora 10 a. m. Regiunea București a Federației Române de Sporturi Nautice a organizat, pe lacul Herăstrău, Campionatele Regionale de Canotaj.

Din cauza evenimentelor, aceste campionate n'au putut fi ținute în timpul verii; pentru perioada de vară Comitetul regional hotărîse să organizeze concursuri interclub și cu caracter amical, organizate direct de cluburile din București. Astfel am asistat la concursurile organizate de asociațiile „Metropola" și „C. F. R.".

La campionatele din 29 Septembrie au luat parte aproape toate cluburile din București, cari au obținut rezultate neașteptate față de timpul redus de antrenament ce l-au permis evenimentele.

In asistență am remarcat pe d-nii: C. Amiral Adj. N. Păiș, Președintele F. R. S. N., Comandor Massari, Atașatul naval al Italiei, Mihai Savu, Vice-Președintele U. F. S. R., Neagu Boerescu, Ing. Radu Brăescu, Președintele Regiunii București, Cpt. Mircescu, Vice-Președintele Regiunii București, Director Henry August, Consilier Procopie Dumitrescu, Drd. Sp. Foca, Secretarul Regiunii București, Ing. Mișicu, Ing. Pavel Deack, Radu Dudescu, Minculescu, Tică Rădulescu, șefii secției canotaj al „Metropolei" și reprezentanții, tuturor cluburilor nautice din București.

Un public numeros a urmărit cu viu interes desfășurarea curselor.

Organizatorii acestor campionate au fost d-nii: Cpt. Mircescu Ion, Vice-Președintele Regiunii București, Drd. Sp. Foca, Secretarul Regiunii și Minculescu, membru în comitetul însărcinat cu organizarea technică.

Comisia de verificare a ambarcațiunilor compusă din d-nii: Procopie Dumitrescu, și Henry August a avut ca președinte pe d-l Ing. Deack.

Organizatorii au ținut ca desfășurarea curselor să se facă într'un ritm viu, pauza dintre probe să fie cât mai scurtă și în acelaș timp să antreneze interesul publicului. Printr'o instalație perfectă de radio-transmisiune, arbitrul transmitea publicului toate fazele curselor. Prin talentul său deosebit d-l Cocoș, speaker-ul, a desăvârșit reușita acestui serviciu.

Startul a fost dela 1000 m. și 500 m., sosirea fiind în dreptul debarcaderului U. C. B., timpurile fiind cronometrate de d-nii Ghezzo și Rozolea.

Arbitru general a fost d-l Ing. Ion Berindei, care și de data aceasta a căutat să-și dea neprecupețitul său concurs de adevărat sportiv. Arbitrajul său a fost la înălțime.

D-l Nuțescu și-a îndeplinit cu conștiinciozitate greaua sarcină de starter.

La startul celor nouă probe s'au prezentat cluburile Academia Comercială, B. N. R.; C. F. R.; Distribuția; Dor de Ducă; Ford Româna; Metropola; Nautica București.

Probele au fost dotate cu: *a)* premii în plachete, oferite de Regiunea București primului sosit; *b)* cupele rămase spre disputare de anul trecut; *c)* Liga Navală, ca și în alți ani a sprijinit aceste concursuri cu următoarele premii:

1. Flamura Ligii Navale pentru birou.
2. Flamura Ligii Navale pentru ambarcațiune.
3. 40 Diplome speciale pentru primul sosit.
4. 60 Diplome simple pentru al doilea și al treilea sosit.
5. Publicațiunile Ligii Navale oferite tuturor sportivilor.

Rezultatele Technice.

Proba de caiac dublu doamne 500 m.

I. Ada Carapancea — Ica Tănăsescu D.D.D. 3'21".
II. Simona Petrovanu—Nusia Mihailov D.D.D. 3'27".
III. Maria Dobrescu — Paula Petrescu, Distribuția.

Proba de skiff una persoană domni 1000 m.

I. Barcani Paul, Metropola 3'37".
II. Badea Dumitru, Distribuția 3'45".
III. Fross Mihail dela C. F. R. 3'50".

Proba de caiac una persoană domni 500 m.

I. Petrescu Amilcar C. F. R., 2'22".
II. Fleischer B. N. R. 2'25".
III. Paul Danielescu D. D. D.

Proba de skiff doi cu vâsle domni 1000 m.

I. Barcani Paul — Linda Carol, Metropola 3'25"2 sec.
II. Becey P. — Kiki Dumitrescu C. F. R. 3'30".
III. Tudor Rădulescu — S. Spek, Dor de Ducă, descalificat.

Proba caiac dublu domni 1000 m.

I. Gh. Ghiorghiade — Giurgiuveanu, D.D.D. 4'05".
II. Ionescu — Figher Nautica 4'25".
III. Stam — V. Mera D. D. D.

Proba de skiff 4+1 doamne 500 m.

I. C. F. R. a, Roza Ciorapciu, Ghinea, Tanți Boeru, Pia Bard, cârmaci Becey Andrei 2'22".

II. C. F. R. b, Muza Dumitrescu, Dumitriu, Ruth Ursin, Lala Machedon, cârmaci Const. Iliescu 2'33".

Proba demonstrativă de canöe canadian 500 m.

I. Nautica 2'44".
II. Distribuția 2'45" $^1/_5$.

Proba de caiac dublu mixt 500 m.

I. Gh. Gheorghiade — Ada Carapancea D.D.D. 2'05".
II. Vlad Sidorovici — Ica Tănăsescu D.D.D. 2'07" $^1/_5$.
III. Simona Petrovan — Lică Giurgiuveanu D. D. D.

Proba de skiff 4+1 domni 1000 m.

I. Metropola, Minculescu, — Negoiță, Bălășescu, Marinescu, Tică, Rădulescu, cârmaci, 3,29''.

II. Academia Comercială, Florescu, Ionescu, Florian, Radinscki, 3'30'' $^{1}/_{5}$.

III. B. N. R. Petcu, Gain V., Gain A., Barbat, cârmaci M. Ștefănescu.

Impărțirea premiilor

După terminarea concursurilor, d. amiral Păiș, președintele F. R. S. N., a adunat toți sportivii, ordonând salutul către M. S. Regele Mihai.

Impărțind apoi premiile câștigate d-sa a mulțumit fiecăruia, încurajându-l la aceiaș muncă încordată.

Câștigătorii.

La caiac dublu doamne, cupa A. M. A. este câștigată de D. D. D.

La skiful de unu, cupa B. N. R. este câștigată de Metropola.

La caiacul de unu domni, cupa A. S. Distribuția este câștigată de C. F. R.

La caiacul de doi domni, cupa ing. N. Caranfil este câștigată definitiv de Metropola.

La caiacul de doi domni, cupa M. A. M. este câștigată de D. D. D.

La caiacul dublu mixt cupa Ing. R. Brăescu este câștigată de D. D. D.

Cupa Regiunei București pentru cele mai multe puncte este câștigată definitiv de D. D. D.

CENTRALA L. N. R. R.

Comitetul de direcție

Ședința dela 5 August 1940.

D. comandor **Aurel Negulescu,** secretarul general al Ligei anunță încetarea din viață a generalului de divizie **N. Uică,** fost membru în comitetul central și a fostului cenzor **N. Georgescu** (pensionar S. M. R.). La ambele înmormântări a asistat secretarul general al Ligei, depunând flori la sicriile defuncților; iar familiei N. Georgescu s'a acordat un ajutor de 5.000 lei.

Comunicări.

a) Centrala a trimis cărți și reviste prin comandamentul gărzii naționale, pentru ostașii depe zonă, la inspectoratul pregătirei premilitare și la refugiații din Basarabia și Bucovina, aflați în București.

b) In cursul lunei Iulie a. c., Liga a dăruit cărți și reviste taberei străjerești dela Obor.

c) D. Rezident Regal, general Papp, în vederea înființărei unei filiale la Alba-Iulia promite tot concursul, începutul formându-l cu o tabără străjerească pe malul Mureșului, sub grija comandantului regimentului 6 pionieri, care-i va pune la dispoziție instructorii și materialul plutitor de care va avea nevoie; iar din partea centralei Ligei, odată cu mulțumiri, s'a expediat un pachet cu mai multe publicațiuni pentru acea tabără.

d) Se dă cetire textului circularei nr. 1366/940, trimisă tuturor ținuturilor din țară, din partea centralei Ligei, însoțită de un statut și darea de seamă pe 1939, prin care domnii Rezidenți Regali sunt rugați să stăruiască la înființarea de filiale ale L. N. R. R. în cuprinsul ținutului, acolo unde nu există.

Drept urmare, la această circulară, centrala noastră a primit răspunsuri favorabile dela ținuturi, prin care se exprimă intențiunea de a sprijini inițiativele locale pentru noui filiale.

e) S'a trimis felicitări, din partea centralei Ligei, d-lui **Gh. Mugur,** membru în comitetul central, pentru numirea d-sale ca președinte al consiliului de administrație al soc. „Radio-difuziune" și d-lui **amiral Roșca,** pentru înaintarea la gradul de vice-amiral.

f) Se aprobă înmânarea cu fast a unui fanion de onoare însoțit de o diplomă și o adresă de felicitare d. **G. Raiovici,** comandantul petrolierului Câmpina, pentru comportarea lăudabilă a echipajului care a salvat dela înnec 13 marinari de pe un vas francez torpilat în Mediterana.

Dela filiale.

a) Comitetul ratifică cooptarea membrilor și președintelui filialei Piatra Neamț.

b) S'a luat cunoștință de înființarea nouilor filiale: la Timișoara, pe data de 10 Mai a. c., la Turnu-Severin, pe data de 14 Mai a. c. și la Călărași, pe data de 4 Iunie a. c., aprobând alcătuirea comitetelor de conducere respective.

c) In situațiunea actuală impusă țării, prin starea de fapt existentă în Basarabia și Nordul Bucovinei, deplângând jertfa și sacrificiul la care am fost nevoiți a ne supune, „Liga Navală Regală Română" a pierdut 11 filiale și anume: Cetatea-Albă, Ismail, Chișinău, Soroca, Tg.-Ungheni (jud. Iași), Bălți, Hotin, Cernăuți, Tg. Lipcani (jud. Hotin), Călmățui (jud. Fălciu) și Cahul.

Premii acordate

Comitetul aprobă să se acorde premii și diplome, următorilor:

a) Lei 30.000, d-lor lt. comandor Eugen Săvulescu și căpitan I. Bănică, pentru lucrarea „Războiul naval".

b) Lei 5.000, d-lui căpitan Zaharia Negulescu, pentru „Marșul marinarilor" (muzică și versuri).

c) Lei 10.000, d-lor locotenenți Călin Botez și Copaciu, pentru lucrarea „Abecedarul marinarului", în afara premiului anterior acordat, în chip simbolic, de câte 1000 lei fiecăruia.

Noul statut

Noul statut al L. N. R. R., aprobat în adunarea generală extraordinară din acest an, dela 19 Mai a. c., a fost tipărit în 1.000 exemplare și distribuit la filiale, prefecturi, ținuturi, etc. Urmează a se împlini toate formalitățile pentru intrare în legalitate, cari sunt în curs de executare prin d-l avocat Florian Petrovici.

Numire

Se citesc două adrese: nr. 1563/22-VII-1940, către d-l avocat Calust Asvadurov, prin care i s'a mulțumit că a depus la centrală suma de 100.950 lei, pentru care i s'a eliberat chitanța nr. 15673/940, trecută la patrimoniul Ligei, dela fosta filială Cetatea-Albă, al cărei președinte activ a fost, și nr. 1564/22-VII-1940, prin care i s'a făcut cunoscut că a fost numit, pe data de 1 Iulie a. c., ca ajutor al serviciului propagandei și organizării Ligii, cu retribuția lunară de 5.000 lei, din excedentul bugetar existent, deoarece d. Asvadurov ne-a fost un statornic și devotat colaborator. Totdeodată d-sa va face parte din comitetul de direcție și cenzor al centralei.

Inscrierea Ligei în „Salvamar"

Centrala L. N. R. R. s'a înscris cu suma de lei 25.000, ca membră donatoare, la soc. Salvamar, contribuind astfel la opera de înalt umanitarism pe care această societate o urmărește în țara noastră.

Administrative

a) Se face cunoscut că centrala Ligei a primit drept subvenție, ratele lunare câte 225.000 lei, pe Aprilie, Mai și Iunie a. c., dela M. A. M. și 80.000 lei dela direcțiunea generală P. C. A.

b) Se citește adresa nr. 1355/940, către comitetul pentru ridicarea monumentului eroilor marinari (la comandamentul marinei Regale), cu care s'a inaintat suma de lei 107.329, contribuție la realizarea monumentului, astfel: lei 33.329 subscriși dela diferiți membri ai Ligei pe lista nr. 499 şi lei 74.000 realizaţi din concertul organizat de L. N. R. R., la Ateneul Român, în seara de 8 Mai a. c.

c) Se aprobă secţiei de nataţie Bucureşti a L. N. R. R., o subvenţie de 8.000 lei, pentru a-şi susţine şi spori activitatea.

d) S'a luat cunoştinţă de donaţiunea d-lui **colonel Ţăranu**, făcută Ligei, în sumă de lei 5.000, căruia i s'a trimis, din partea centralei, mulţumiri în scris şi un fanion.

e) Se aprobă scăderea din inventarul filialei Constanţa a tabloului în ulei de Ştiubei, reprezentând un distrugător de mare (tablou donat de d-l amiral Pantazi) deoarece a fost deteriorat complet, din cauza prăbuşirei plafonului.

f) Nu se aprobă cele două cereri înregistrate la centrala L. N. R. R. sub nr-ele 1477/22-VI-1940 şi 1518-8-VII-1940.

g) S'a dat descărcare actelor primite dela filialele Ligei din C.-Lung (Muscel) şi din Slatina.

h) Se prezintă situaţia financiară a centralei, până la data de 30 Iunie inclusiv, după 6 luni de buget, din care reese că, încasările pe 6 luni, au depăşit prevederile anului întreg.

Cheltuelele au fost efectuate sub prevederea cotelor, afară de capitolele „revistă şi neprevăzute". Fondul de rezervă a fost depus integral la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni, unde mai avem, pentru rulment, suma de lei 150.000.

Propaganda

a) S'a aprobat cumpărarea filmului ministerului propagandei naţionale în lungime de 253 m., al cărui cost este de 25.300 lei. Subiectele filmate sunt: „Ziua marinei 1937"; Regatele dela Mamaia 1937; Expoziţia nautică 1938; Sosirea motonavei „Transilvania"; Caravana nautică 1938; Campionatele nautice 1938; Bricul Mircea; Lansarea vasului „amiral Murgescu" şi „Ziua marinei 1939".

b) Se continuă cu imprimarea broşurilor cu subiecte marinăreşti, cari vor fi trimise filialelor şi anume au apărut, de curând, următoarele. „Rostul marinei în viaţa naţiunei" de general-adj. Paul Teodorescu; „Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor", de c. amiral Eustaţiu Sebastian; „Cu Nelson la Trafalgar", de Al. Lupaşcu; „Marşul marinarilor", de căpitan Zaharia Negulescu; „Marina în cei 10 ani de domnie ai M. S. Regelui Carol II" lucrare alcătuită de d. comandor A. Negulescu şi „Cuvinte Regale pentru marină".

Lucrarea d-lui c-amiral Negru C., „Din aspectele Mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor", va fi supusă comisiei de lectură.

d) Primindu-se propunerea d-lui v-amiral Gavrilescu, urmează a-l ruga să înainteze centralei valoroasa lucrare a colonelului N. Drăghicescu, „Istoricul Dunării şi coastele Mării Negre".

e) **„Ziua apelor"**, în acest an, nu a fost sărbătorită, din pricina gravelor evenimente prin care a trecut România.

f) **„Ziua marinei"** va fi sărbătorită, în acest an, în toată ţara după situaţia locală şi regională într'un cadru sobru de reculegere generală, după programul următor: a) Un serviciu divin în una din bisericile din fiecare localitate; b) Pomenirea eroilor marinari căzuţi în campaniile din 1877-1878, 1913 şi 1916-1919; c) O unică şi scurtă cuvântare, autorizată de cei în drept. Se pot organiza conferinţe, expoziţii şi concursuri nautice, fără serbări sgomotoase cu dansuri, muzică, chetă, etc.

g) Se decide ca, jocul trimis de d. Eugen Jaryczewski, să fie supus comisiei de lectură.

Comitetul de direcţie

Şedinţa dela 9 Septemvrie 1940

Au fost prezenţi d-nii c. amiral adjutant N. Păiş, comandorii O. Nedelcu şi A. Negulescu, general N. Negreanu, colonel U. Sâmboteanu şi C. Asvadurov.

A prezidat d. amiral Păiş, vice-preşedintele centralei Ligii.

S'a citit procesul-verbal Nr. 64/15.VIII.1940 al şedinţei precedente.

S'a prezentat ordinea de zi şi s'a hotărât asupra următoarelor chestiuni:

Telegrame expediate.

S'a dat citire textului telegramelor omagiale expediate către M. S. Regele Mihai I şi d-lui General Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român.

Ziua Marinei.

S'au prezentat dările de seamă primite dela diferite filiale din ţară privitoare la serbările ce au avut loc de „ZIUA MARINEI" a. c, cari vor fi publicate în revista „MAREA NOASTRĂ".

Contribuţiuni primite.

Cu ocazia serbărilor de „ZIUA MARINEI", deşi nu a fost organizată colecta publică, în ţară, totuşi centrala Ligii a primit câteva sume de bani, cari hotărâm a fi trimise la comisariatul general pentru refugiaţii din teritoriile ocupate. Până în acest moment s'au primit următoarele sume:

Parohia Făurei-Ialomiţa	150 lei
„ Tg. Iveşti Tecuci	100 „
Cpt. Portului Hârşova	1.430 „
Parohia Pesac-Torontal	20 „
„ Iaz-Severin	54 „
„ Gherţeniş	49 „
Primăria Deva	245 „
Total	= 2.048 lei

Şi în viitor, orice alte sume primite, vor fi trimise cu destinaţia de mai sus.

Dela Filiale.

a) S'a luat cunoştinţă de adresa prefecturei judeţului Târnava-Mare, privitoare la situaţia, dela înfiinţare şi până în prezent, a filialei L. N. R. Sighişoara, centrala noastră a dat autorizaţiunea sa domnului prefect de a organiza această filială

b) A luat cunoştinţă de activitatea filialelor din judeţul Fălciu, pentru care centrala Ligii a dat instrucţiuni respectivelor filiale.

c) In Calafat a luat fiinţă o filială a L. N. R. R., datorită stăruinţei d-lui Lt. Comandor Marius Verbiceanu.

d) S'a luat cunoştinţă de înştiinţarea d-lui căpitan Ochişor, privitoare la ceeace s'a putut salva dela filiala Chişinău: cecul poştal de 36.000 lei; 13-14 pavilioane tricolore, insigne şi ştampile.

e) S'a înregistrat, cu aceiaş durere sfâşietoare sufletească, pierderea a încă două filiale fruntaşe ale Ardealului: Cluj şi Tg. Mureş şi a filialei Silistra din Cadrilaterul Dobrogei.

Calendarul pe 1941.

In vederea imprimării calendarului Ligii pe anul 1941, se va reproduce portretul M. S. Regelui Mihai I al Românilor.

Statutul L. N. R. R.

Noul statut, care a fost aprobat de adunarea generală extraordinară dela 19 Mai 1940, fiind în curs de împlinire a formelor iuridice legale, urmează a fi pus la punct cu privire la art. 1, 17, 21, 26, 27, 29, 39, şi 40.

Se va înainta un raport însoţit de un memoriu, către d. general Ion Antonescu, conducătorul Statului Român, prin care să se solicite Inalta aprobare a M. S. Regelui, pentru a primi Preşedinţia activă a Ligii Navale Regale Române.

Membrii evrei ai Ligii

Se dă citire referatului privitor la situaţia evreilor, ca membri ai L. N. R. R. pentru viitor, în urma căruia comitetul nostru hotăreşte: din acest moment, evreii nu vor mai fi admişi a fi înscrişi ca membri, iar membrilor vechi, la expirarea anului, pentru care au achitat taxele, li se vor retrage carnetele şi insignele.

Achizitor.

Se aprobă angajarea d-lui Gârţoman, cu începere dela 15 Septembrie 1940, în calitate de achizitor cu 30% bonificaţie.

Vechiul achizitor va fi licenţiat pe aceiaşi dată.

Aparat de cinema şi film.

Se aprobă cheltuiala de lei 25.770 pentru achitarea aparatului de proectat filme cinematografice şi lei 4.036 pentru filmele de propagandă.

COMITETUL CENTRAL

Joi 26 Septembrie 1940

Au fost prezenţi d-nii: contr'amiral-adjutant N. Păiş, vice-amiral Bărbuneanu P., avocat V. Ardeleanu, inginer I. Bălescu, prof. univ. N .Daşcovici, vice-amiral M. Gavrilescu, comandor N. Ionescu, comandor C. Istrati, locot. col. P. Jugănaru, prof. univ. V. Mihăilescu, contr'amiral O. Nedelcu, comandor A. Negulescu, colonel C. Negulescu, general N. Negreanu, general medic V. Panaitescu, colonel U. Sâmboteanu, D. Sărăţeanu, comandor A. Sion, comandor N. Steriopol, locot. colonel A. Ştefănescu, comandor V. Popescu, inginer insp. I. Vardala, N. Cartojan, inginer insp. I. Ghica, consilier N. Papadat şi avocat Asvadurov C.

I. Inalta aprobare nr. 1804/1940.

A prezidat d. c. amiral-adjutant Păiş, vice-preşedintele centralei L. N. R. R., care, după ce prezintă ordinea de zi a şedinţei, arată că s'a înaintat un memoriu d-lui general Ion Antonescu, conducătorul Statului şi preşedintele consiliului de minişti, rugând a interveni pentru Inalta aprobare ca M. S. Regele Mihai I să binevoiască a primi a fi preşedinte activ al Ligii Navale Regale Române, ceeace ni s'a comunicat, în acest sens, prin Inalta autorizare nr. 1804/1940.

Imediat s'au expediat două telegrame, publicate în prima pagină a revistei.

II. Decese.

D. amiral Păiş îşi exprimă părerea de rău că Liga a suferit pierderea a doi din membrii ei: general Nicolae Uică, fost membru în comitetul central al Ligii, care ne-a sprijinit mult, pe timpul cât a fost ministru şi N. Georgescu, fost cenzor al centralei Ligii, care a colaborat la verificarea administraţiei centrale.

Membrii păstrează un moment de reculegere.

III. Comunicări.

D. comandor Aurel Negulescu, secretarul general al L. N. R. R. face comunicările următoare: 1) s'au înfiinţat filiale noui la Turnu-Severin, Timişoara, Călăraşi şi Calafat; 2) s'au pierdut 14 filiale în teritoriile deslipite(pentru care d. amiral Păiş propune şi asistenţa păstrează un minut de reculegere); 3) noul statut al L. N. R. R. e în curs de perfectare; 4) d. Asvadurov a fost numit în serviciul contenciosului nostru; 5) Liga s'a înscris ca membră la soc. „Salvamar" cu 25.000 lei; 6) s'a renunţat ca Liga să mai aibă membri evrei; 7) *Ziua Apelor* nu s'a sărbătorit din cauza evenimentelor; 8) serbarea de *Ziua Marinei* s'a desfăşurat în toată ţara, într'un chip satisfăcător; 9) s'a continuat cu tipărirea broşurilor şi a celor două reviste; 10) s'au achiziţionat mai multe filme cinematografice şi aparatul pentru proectarea filmelor, cari vor servi conferenţiarilor; 11) s'a strâns şi înaintat pentru monumentul marinarilor suma de 107.329 lei (33.329 lei dela diverse persoane şi 74.000 lei dela concertul dat la Ateneu); 12) premiile acordate ofiţerilor marinari; 13) la calendarul pe 1941 s'a hotărât a pune portretul M. S .Regelui Mihai I, în noua uniformă, de general de divizie; 14) aşteptăm lucrarea „Istoricul Dunării şi coastele Mării Negre" de colonel Gh. Drăghicescu, dela d. amiral Gavrilescu, spre a fi editată de centrala Ligii.

Pentru strângerea fondurilor necesare monumentului marinarilor, s'a propus ca această chestiune să fie trecută ca să se ocupe L. N. R. R. Dau lămuriri, în privinţa fondurilor, d-nii amirali Bărbuneanu şi Roşca.

D. Amiral Păiş roagă membrii să facă propuneri sau să dea sugestii privitoare la activitatea viitoare a Ligii, care trebue să fie cât mai intensă în toată ţara, îndeosebi prin conferinţe cât mai multe.

Iau parte la discuţii mai mulţi membri.

D. general doctor Panaitescu emite ideia ca titlul revistei „Marea Noastră" să fie schimbat cu alt titlu, bunăoară: „Dunărea şi Marea Neagră" sau „România Maritimă şi Fluvială", etc.

Această ideie nu e împărtăşită de membri.

Nemai fiind nimic de discutat, la ordinea zilei, d. amiral Păiş mulţumeşte membrilor prezenţi şi ridică şedinţa.

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Sfârşitul lui „Warspite". Cuirasatul „Warspite", de 30.000 tone, care a intrat în fiordul Narvick şi a sprijinit acţiunea contra distrugătoarelor germane, a fost mai târziu lovit de bombe aeriene şi grav avariat. Neputându-se andoca în Anglia, a fost trimis la Alexandria, — dar nici aci nu s'a putut repara.

La 9 Septembrie amiralitatea britanică a anunţat demontarea lui şi vinderea ca fier vechi.

AFRICA DE SUD

Evadare senzaţională. In portul Elisabeth erau internaţi pe vaporul „QUEEN ANN". 120 germani, printre cari se găseau membri ai echipagiilor vaselor de comerţ germane care la începutul ostilităţilor fuseseră oprite, iar personalul internat timp de luni de zile într'un lagăr la Upington, fuseseră transferaţi acum trei săptămâni la Port Elisabeth, unde erau întrebuinţaţi la încărcarea şi descărcarea vapoarelor.

Joi dimineaţa vaporul „Queen Ann", un vas de 800 tone şi de model vechiu, care trebuia să transporte produse coloniale în Anglia, a dispărut din rada Port Elisabeth.

Tocmai înspre prânz s'a constatat că gardienii prizonierilor erau legaţi şi cu căluşe la gură, într'o magazie, şi că prizonierii lipseau. Toate vasele de război britanice cari încrucişează în apele Africei de Sud au fost înştiinţate despre acest incident prin mesagii radiotelegrafice. Staţiunea navală din Cap a trimis imediat un distrugător şi două torpiloare pentru a captura vaporul „Queen Ann". De asemeni şi aviaţia execută zboruri de recunoaştere dealungul coastelor.

Se crede că fugarii ,în uniforme de ale marinei comerciale britanice, vor încerca să ajungă în Madagascar sau Somalia italiană.

STATELE-UNITE

Conferinţa interamericană.

La 2 Octombrie se va întruni la Washington o conferinţă interamericană de navigaţie, în care vor fi reprezentate 21 state, prin experţi navali. Se vor discuta toate problemele relative la traficul maritim interamerican, puse de războiul actual.

Noui baze aeronavale. Statele Unite au preluat: Bahama, Jamaica, Santa Lucia, Trinidad, Antiguo, Guiana Britanică, Tera Nova şi Bermude, cedate de englezi în schimbul a 50 distrugătoare vechi, cari erau în serviciu de 10 ani.

Se pare că târgul e mult mai avantajos de cât chiar cel făcut în 1803, când s'a cumpărat dela francezi Luisiana cu 13 milioane franci.

Vânzări de vapoare. Şantierele americane au primit vizita unei comisii engleze, venită pentru a cumpăra mai multe vapoare de 8.000 tone.

Program naval. Departamentul marinei a comandat la mai multe şantiere 201 vapoare de război în valoare de 38 miliarde dolari. Se vor pune în construcţie: 7 cuirasate, 8 port-avioane, 27 crucişetoare, 115 distrugătoare şi 43 submarine.

TURCIA

Itinerar. Vapoarele româneşti cari fac legătura între Constanţa şi Istambul, vor face escală şi la Samsun, de pe coasta Anatoliei.

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

INTINERARIU

Liniei Dunărei — CONSTANŢA — ISTAMBUL deservit de motonavele „BALCIC" şi „CAVARNA"

PORTURILE DE ESCALA	SOSIRE PLECARE		CAVARNA	BALCIC	CAVARNA	BALCIC	CAVARNA	BALCIC
		Nr. călăt.	8	5	9	6	10	7
GALAŢI	Plec. 7 h		15 Oct.	1 Nov,	15 Nov.	1 Dec.	15 Dec.	22 Dec.
SULINA	Sos. 15 h Plec. 16 h		15 „ 15 „	1 „ 1 „	15 „ 15 „	1 „ 1 „	15 „ 15 „	22 „ 22 „
CONSTANŢA	Sos. 7 h Plec. 16 h		16 „ 20 „	2 „ 6 „	16 „ 20 „	2 „ 6 „	16 „ 20 „	23 „ 28 „
ISTANBUL	Sos, 10 h Plec. 16 h		21 „ 25 „	7 „ 10 „	21 „ 25 „	7 „ 10 „	21 „ 25 „	29 „ 3 Ian. 941
CONSTANŢA	Sos. 11 h Plec. 17 h		26 „ 31 „	11 „ 14 „	26 „ 30 „	11 „ 14 „	26 „ 31 „	4 „ —
SULINA	Sos. 8 h Plec. 9 h		1 Nov, 1 „	15 „ 15 „	1 Dec. 1 „	15 „ 15 „	1 Ian. 941 1 „	— —
GALAŢI	Sos. 17 h		1 „	15 „	1 „	15 „	1 „	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele sau a suprima cursele, fără preaviz.

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAŢIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteţi avea şi Dv.

SOCIETATEA NAȚIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✶ SOCIETATE ANONIMĂ ✶ REZERVE: 195.000.000
BUCUREȘTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I. Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 și 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condițiuni avantajoase industriilor ◆ Primește depuneri spre fructificare ◆ Face operațiuni de devize și plăți în străinătate ◆ *Inchiriază* safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni și pe un an. ◆ ◆

ASTRA ROMÂNĂ

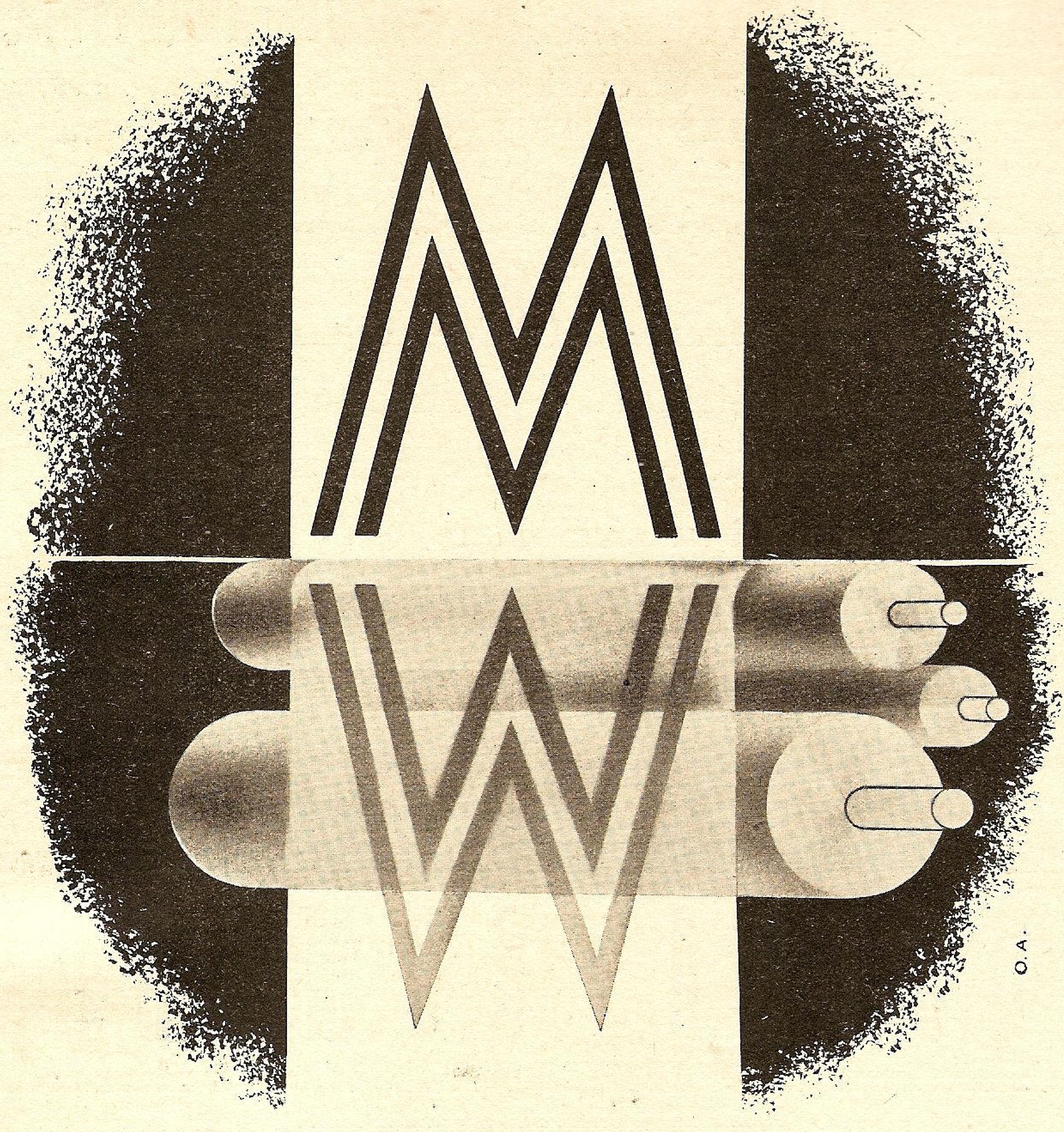
SOCIETATE ANONIMA

BENZINA PACURA
LAMPANT COCS
MOTORINA ASFALT
ULEIURI MINERALE DE PRIMA CALITATE

■

Pentru vânzări la export a se adresa:

ASTRA ROMANA SOC. ANONIMA
BUCUREȘTI ✶ BULEVARDUL CAROL, 10 ✶ TELEFON 3.99-09



MARVAN

S. A. R.

TIPOGRAFIE
ZINCOGRAFIE
OFFSET

BUCUREȘTI VI ◆ B-DUL PRINCIPELE MIRCEA, 10 ◆ TEL. 3.72.46 ▪ 5.51.88

Nr-11

Un vis și un om

Marina a marinarilor a fost visul de decenii al tuturor cari au îmbrățișat această sbuciumată carieră, nouă pentru țara noastră, ai cărei fii erau legați mai mult de pământ.

Pentru împlinirea acestui vis s'a dat o luptă dârză, dar elegantă prin obiectivitatea ei, mărginindu-se totdeauna numai la problema propășirii acestei ramure de apărare și avuție națională, fără a face personalități.

Incet, încet, s'a ajuns să fie înțeleasă unica soluție logică, dar drumul până la atingerea ei a fost lung. Primul pas a fost crearea Ministerului Aerului și Marinei, — având în frunte oameni cari sau erau marinari și aviatori încercați, sau înțelegători ai problemelor aviatice și marinărești.

Al doilea pas a fost încredințarea funcțiunei de secretari generali marinarilor.

Al treilea numirea ca ministru al aerului și marinei a unui marinar.

Al patrulea, — pe care l-am putea considera penultimul, până la epoca în care marina va căpăta o așa desvoltare în cât să formeze un ministeriat aparte, ca în multe alte părți, — a fost crearea Subsecretariatului de Stat al Marinei și încredințarea unui marinar a acestui înalt post, — d. C'AMIRAL GEORGE EM. KOSLINSCHI.

Despre folosul acestei hotărîri în noua organizare de Stat, vorbim în altă parte a revistei. In cele ce urmează ne mărginim la personalitatea celui căruia i s'a încredințat viitorul marinei.

D. C'Amiral G. Koslinschi s'a născut la 20 Mai 1889. E fiul regretatului Amiral Em. Koslinski, fost comandant al marinei, unul din eroii războiului Independenței, cu strălucite fapte de război. A moștenit deci însușiri militare și marinărești.

In anul 1906 a fost trimis să urmeze cursurile Școalei Navale din Brest, fiind avansat sublocotenent în 1908. Școala de aplicație a făcut-o pe nava de război franceză „Duguay-Trouin".

Prin capacitatea și zelul său, a pășit în mod strălucit toate treptele erarhiei militare. In 1921 a fost ales de marele Rege Ferdinand I ca ofițer de ordonanță, iar în 1918 a fost înălțat la gradul de contr'amiral, îndeplinind funcțiunea de comandant al Diviziei de Dunăre și în ultimul timp cea de Șef de Stat Major al Marinei.

In timpul războiului de întregire a fost pe rând comandant de sector fluvial, comandant al companiei de pușcași marinari, mărșăluind și luptând dealungul Dunării, dela Vedea până la București, luând parte la crâncenele lupte dela Neajlov și Argeș.

După război, a urmat școala de submarine dela Toulon, făcând practica pe submarinul „Andromaque"; a supraveghiat construcțiile navelor noastre de război la șantierele Quarnero și Fiume, cu o pricepere și scrupulozitate care a fost admirată de străini. S'a distins ca profesor la Școala de război și ofițer de Stat major, organizând în același timp tragerile de artilerie în marină.

Incheem această scurtă biografie, cu două aprecieri:

Una a comandantului francez dela Toulon, care se exprimă: „In marina franceză aproape nu avem ofițeri de valoarea și cunoștințele profesionale ale sale. *Strălucit ofițer și camarad fermecător*".

A doua a unuia din comandanții din timpul războiului: *„Zelos până la uitare de sine, brav, un șef se poate bizui pe acest ofițer în împrejurările cele mai grele"*.

Știm că modestia care-l caracterizează va protesta. Dar nu ne putem opri de a spune că marina întreagă se poate felicita, atât pentru înființarea subsecretariatului de Stat al Marinei, cât și pentru fericita alegere a persoanei care a fost pusă în fruntea acestui subsecretariat.

Liga Navală îi urează încă odată sănătate și spor la muncă, spre a vedea marina ridicată la înălțimea nevoilor țării și a iscusinței marinarilor noștri.

PARERI LIBERE

TAŞAUL, PORT DE MARE

de Contr'amiral C. NEGRU

O mare problemă, care nu s'a putut discuta sub regimul trecut, şi care, ca atâtea alte probleme: militare, financiare, economice, de organizare, administrative, etc., etc., a căror liberă desbatere ar fi adus lumină, şi ar fi oprit, sau cel puţin ar fi stânjenit risipa care ne-a adus unde suntem; o atare mare problemă este şi deschiderea lacului Taşaul ca al doilea port la mare.

Era şi este necesar crearea unui nou port, pe litoralul nostru maritim, numai la câţiva km. de Constanţa, şi la alţi câţiva km. de gura Sf. Gheorghe?

Cred că nu.

Este o părere, care unită sau pusă în opoziţie cu părerile altora, cari ar fi avut şi ei ceva de spus în această privinţă, ar fi lămurit soluţionarea acestei mari probleme sau ar fi contribuit la excluderea ei din finanţele atât de secătuite ale ţării.

Cum şi cine a ordonat începerea acestei mari, costisitoare şi nenecesară operă, nu mă preocupă.

Ne aducem aminte de legenda, sau poate de faptul petrecut în Rusia ţarilor, când specialiştii imperiului nu cădeau de acord pe unde să se traseze o mare linie ferată dela...... la. Atunci Ţarul cere o hartă, o linie şi un creion, uneşte cele două puncte terminus ale viitoarei linii, şi dă soluţia: „Asta va fi traseul". Peste munţi, peste lacuri, peste văgăuni, ... Acelaşi lucru s'a petrecut şi cu Taşaulul ca port. Am dat de o văgăună în apropiere de mare, de un fost lac uscat, şi un desenator englez consultat, ... s'a hotărît.

„Asta va fi noul port al ţării". Şi n'ar fi nimic de zis, dacă construirea noului port ar fi necesară şi ne-ar lua şi o sută de ani chiar; lucrare pentru mai multe generaţii se va spune.

Dar să vedem dacă e necesar.

In sprijinul argumentelor contra voi invoca şi consideraţiile geografului *Marcel Dubois*, consideraţiuni cari, par'că au fost scrise pentru ţară şi litoralul nostru maritim.

Dacă pentru scurgerea produselor unei ţări în afară, se întreabă geograful, o ţară are nevoe de multe porturi? Privind ceea ce era în vechime, constatăm că pământul, în majoritate, era acoperit cu păduri. Căile de comunicaţie terestre erau puţin numeroase şi nesigure, marea era calea omului pentru stabilirea relaţiunilor comerciale; dar navigatorii erau ignoranţi, n'aveau busolă, navele lor erau slabe şi rezistau greu furtunilor, motorul era numai rama şi pânza, ca urmare, navigatorul nu trebuia să piardă coasta din vedere. La venirea nopţii, sau la apropierea furtunii, trebuia să găsească un adăpost în unul din portuleţele înşirate pe coastă. Dar azi, condiţiunile sunt altele, ţările sunt străbătute în lung şi lat de drumuri bune, căi ferate numeroase, strade şi autostrade împânzesc ţara, fluviile au fost rectificate, adâncite, canalizate, balizate, numeroase canale unesc râurile navigabile, etc., etc. De altă parte, navele mişcate cu vapori şi maşini cu explozie au ajuns capacitatea unor oraşe plutitoare, care nu au nevoe de adăpost la fiecare pas, şi cari nu pot profita decât de porturi bine înzestrate; sunt conduse de marinari experimentaţi, nu sunt ţinute să navige în lungul coastelor cu ochii la adăpost, ci se avântă în largul mărilor, căutând, dacă nu drumul cel mai drept, dar cel puţin timpul cel mai scurt pentru a ajunge dela un punct la altul. Or, în punctele unde ajung comunicaţiile maritime, acolo răsbesc şi numeroasele căi de comunicaţie interne terestre, care sunt prelungirea căilor de apă, şi viceversa. Este oare, neapărat pentru o ţară ca aceste puncte, adică porturile, să fie atât de numeroase ca în vechime? Fără îndoială nu. E mai avantajos pentru o ţară să aibă un număr redus de porturi, dar dotate cu toate instalaţiunile pe cari le cere azi necesităţile comerţului maritim: magazii, silozuri, basinuri de carenaje, cale, grui, depozite de cărbuni şi combustibil lichid, gări, căi ferate, instalaţiuni sanitare, de incendiu, de salvare, etc., etc.

Ştiu că, Constanţa ca port se înzestrează de aproape 50 de ani, şi că în el s'a băgat peste 15.000.000.000 la valuta de azi, şi tot nu e desăvârşit. Mai acum câţiva ani a ars la cheu vaporul „Dacia" şi portul nu avea o şalupă de incendiu, şi au venit pompierii din oraş şi l'au stins cu tulumbele lor, şi câte alte lipsuri.

Şi dacă ne aruncăm privirile pe o hartă, pe care sunt trasate marile căi maritime şi marile porturi ale lumii, ce vedem? Vedem că aceste porturi sunt pe coaste joase şi în general la gura fluviilor, şi dacă ne oprim numai la Europa occidentală găsim: Hamburg pe Elba, Brema pe Veser, Rotterdam pe Meusa, Anvers pe Escaut, Londra pe Tamisa, Liverpool pe Mercey, Rouen şi Havre pe Sena, Nantes şi Saint Nazaire pe Loire, Bordeaux pe Garonna, Lisabona pe Tage, etc.

Şi când litoralul nostru maritim, foarte redus, cuprinde şi două din gurile celui mai important fluviu din Europa, le lăsăm în plata Domnului şi în potmolirea naturii, şi ne apucăm de transformat toate văgăunile uscate depe litoral în porturi, şi frontierele maritime (vezi Balcic) în adăposturi de plăcere.

* *

In noul stat legionar, în care toate ideile cinstite şi cari tind să înfrâneze sau să curme desmăţul şi risipa ce au domnit după război, şi pe care nu e nevoe să le înşir aci, administraţia sub care au intrat toate serviciile în legătură cu apa: S.M.R., N.F.R., S.H., Serviciul Porturilor, are datoria patriotică să arate şefului Statului inutilitatea deschiderii unui nou port pe litoral, situat numai la câţiva km. de Constanţa şi de gura Sf. Gheorghe; şi că soluţia pentru crearea unui nou port este îmbunătăţirea braţului Sf. Gheorghe şi crearea noului port de mare la gura acestui braţ.

Această operă oferă ţării avantajele următoare:

I. Se poate crea pe acest braţ, unde se va găsi necesar, o bază navală pentru marina militară.

II. Se pot deschide în bălţile dela gura fluviului câte basinuri va fi necesare pentru un mare port. Roterdamul nu este el un mare port escavat în noroiul fluviului Meusa?

III. Noul port, în opoziţie cu Sulina, se poate lega cu reţeaua căilor ferate ale ţării din linia Babadag-Tulcea, prin Mahmudia şi gura fluviului.

IV. Deschiderea braţului Sf. Gheorghe va da viaţă permanentă porturilor Tulcea, Galaţi, Brăila, cari, azi, prin greutăţile scurgerii produselor ţării la mare, prin Sulina, expun vapoarele ce încarcă în aceste porturi la facerea limbului, adică la descărcarea a parte din mărfuri din vapor în şlepuri, pentru a uşura vaporul şi la reîncărcarea lor după ce au trecut bara dela Sulina, ceea ce produce cheltueli cari scumpesc enorm tran-

---

*) Memoriul înaintat d-lui General Antonescu, Conducătorul Statului.

Regulile neutralităţii în răsboiul terestru şi aerian [*)]

de Profesor Universitar N. DAŞCOVICI

Noţiunea de neutralitate am văzut că este mult mai nouă pentru că răsboiul, odată isbucnit, atrăgea ca un vârtej şi pe cei rămaşi la început în afară de grozăviile lui. Cuvântul însuşi de „neutralitate" pare să fi fost folosit, pentru întâia oară, în anul 1620, într'o scriere a lui Wilhelm Neumeyer vom Ramsla intitulată „Despre Neutralitate şi despre asistenţă sau nepărtinire în vremuri de răsboi". Noţiunea s'a desvoltat şi s'a precizat, apoi, treptat, prin diferite texte de tratate de pace şi prin convenţii speciale, precum tratatul Pirineilor, pacea dela Utrecht, acordurile Prusiei, declaraţia de neutralitate armată din timpul răsboaelor napoleoniene şi declaraţia de drept maritim dela Paris din 1856, în sfârşit, regulile de neutralitate consfinţite cu prilejul diferitelor răsboae din perioada modernă (franco-german dela 1870-71, spano-american din 1898, anglo-bur din 1904 şi ruso-japonez din 1904, etc.).

Cele două conferinţe dela Haga, întrunite pentru codificarea regulilor răsboiului, au trebuit, în chip foarte firesc, să se ocupe şi de regulile neutralităţii. De aceea, întâia conferinţă din 1899, desăvârşind convenţia cu regulamentul-anexă despre legile şi obiceiurile răsboiului terestru, a fixat pentru programul conferinţei următoare chestiunea drepturilor şi a datoriilor neutrilor. La a doua conferinţă dela Haga s'a împlinit acest punct de program prin încheerea celor două convenţii speciale în materie de neutralitate: una privitoare la „drepturile şi datoriile puterilor şi persoanelor neutre în caz de răsboi pe uscat" şi alta privitoare la „drepturile şi datoriile puterilor neutre în caz de răsboi maritim".

Prima convenţie privitoare la regulile neutralităţii în răsboiul terestru, proclamă chiar dela început *inviolabilitatea* teritoriului Statului neutru şi, implicit, datoria beligeranţilor de a respecta acest teritoriu. Deci, întâiul drept şi cel mai însemnat al unui Stat liber şi independent, care vrea să rămână neutru şi să nu fie amestecat în răsboiul altora, este respectul integrităţii lui teritoriale şi a independenţii lui politice din partea Statelor beligerante.

De aceea, convenţia dela Haga desvoltă ideea de inviolabilitate a teritoriului neutru din art. 1 prin prevederile de interziceri categorice din articolele următoare, *interziceri* pentru beligeranţi, dar care au în acelaş timp caracterul de *îndatoriri* din partea neutrului însuşi fiindcă acesta trebue să oprească, la nevoe chiar cu forţa, asemenea acte de călcare a neutralităţii sale.

Aceste interziceri, pentru beligeranţi, faţă de teritoriul neutru sunt următoarele:

de a face transit de trupe sau convoiuri militare, chiar de muniţii sau provizii;

de a instala staţiuni radiotelegrafice sau orice alt mijloc menit să facă legătura de comunicaţie cu forţele beligerante de uscat, de apă sau aeriene;

de a folosi orice instalaţie de acest fel făcută de ei chiar înainte de isbucnirea răsboiului cu scop exclusiv militar şi care nu fusese deschisă serviciului de corespondenţă publică;

în sfârşit, de a recruta corpuri de luptători, bine înţeles voluntari, fie cu sau fără organizarea prealabilă a unor biurouri de recrutare în acest scop.

Astfel de *interziceri pentru beligeranţi*, decurgând din respectul cuvenit inviolabilităţii teritoriale a neutrilor şi corespunzând dreptului cel mai însemnat al acestora, sunt în acelaş timp *datorii absolute pentru neutri*, în înţelesul că ei trebue să oprească, în chip categoric şi fără nici o excepţie, asemenea acte pe teritoriul lor, pentru că numai în asemenea caz ei îşi apără neutralitatea, pe care o fac respectată, la nevoe chiar cu forţa. Neutralitatea privită

---

*) A patra conferinţă din cele cinci pregătite pentru posturile noastre de Radiofuziune. In n-rul precedent al revistei „Marea Noastră", s'a publicat textul celei de a treia conferinţe.

---

sportul, se pierde timp care e bani, şi gonesc vapoarele de a mai intra pe Dunăre o bună parte din an.

Este cunoscut că gura Sulinei nu poate avea, în tot cursul anului, adâncimea necesară vaselor de mai mare tonaj ce pot intra pe Dunăre.

Pe de altă parte, să nu se uite că pe Dunăre se scurg nu numai produsele noastre, ci şi a tuturor ţărilor limitrofe cu Dunărea, dela Ulm, şi mai de departe, până la mare, şi ar fi îndreptăţită pretenţia acestor ţări să ne ceară, că dacă avem în stăpânirea noastră gurile fluviului, apoi să fim în stare de a le ţine deschise navigaţiei maritime.

V. Un adevăr este câştigat, că navigaţia pe braţul Sulina a devenit foarte grea şi că întreţinerea adâncimei la gură este extrem de costisitoare, fără rezultate sigure; şi că problema deschiderii braţului Sf. Gheorghe a fost prevăzută de când s'a înfiinţat comisiunea europeană; braţul Sulina, fiind ales provizoriu, numai pentru timpul când vasele nu intrau în apă decât 6—9 picioare, adică 3 m.

Viaţa ţării e nesfârşită în timp, şi nu putem ajunge cu prelungirea aleatorie a digurilor Sulinei până la Insula Şerpilor, întrucât se constată azi că la fiecare atâţia ani, se prelungesc digurile cu atât...... pentru a da apa necesară intrării, şi totuşi nu se reuşeşte.

* * *

E de sperat că serviciul technic sub care a intrat şi construcţia porturilor, nu va continua cu risipa banilor, aruncaţi în escavaţiunea dela Taşaul, numai pentru a-şi justifica existenţa fiinţării lui. Să se gândească serviciul technic la interesele mari ale ţării, ceea ce îi va da curajul să spue răspicat şefului Statului că e o crimă financiară a se mai arunca banii în depresiunea dela Taşaul.

VI. In timpul iernii, când Dunărea e îngheţată, scurgerea produselor către mare se poate face prin reţeaua ferată dublă, triplă, ce va lega ţara cu noul port, ceea ce nu se putea face prin Sulina, care nu putea fi legată prin cale ferată în interiorul ţării.

Astfel privită problema, fiecare în specialitatea lui, poate aduce foloase de îndreptare în haosul în care ne găsim.

Nicăieri, mai bine ca aci, nu se poate aplica dictonul: „Puţin, dar bun".

Contr'amiral, C. NEGRU

ca un drept se înfățișează, de data aceasta, ca o *datorie* severă ce trebue neapărat împlinită fiindcă nu poate exista drept fără datorie. O neutralitate care nu este apărată, poate fi ușor violată.

Un alt drept nediscutabil al Statului neutru și care este urmarea firească a independenței lui politice și a dreptului de viață și de legitimă apărare, este *libertatea comercială,* — tot așa de însemnată ca și inviolabilitatea teritorială. Neutrul trebue să trăiască liber, folosindu-și mijloacele lui de viață obișnuite, ca în timpuri de pace, pentru că el a rămas în afară de răsboi. Liber este, prin urmare, să-și vândă produsele și să cumpere mărfurile ce-i lipsesc, după cum e liber să-și continue, neturburat, orice alte operațiuni comerciale, ca în vremuri de pace, fiindcă el se află în stare de pace cu toată lumea, — inclusiv să înlesnească transitul prin teritoriul lui, ca și mai înainte de isbucnirea răsboiului. Acest drept la libertatea comercială, care decurge din principiile generale de drept al ginților în comunitatea Statelor, este confirmat prin două articole (7 și 8) ale convenției amintite dela Haga, care spun că puterea neutră „nu-i ținută să împiedice exportul sau transitul de arme, de munițiuni și în genere de tot ceeace poate fi de folos unei armate sau unei flote, fie pentru unul sau altul dintre beligeranți", și tot așa puterea neutră nu-i obligată „să restrângă, pentru beligeranți, întrebuințarea cablurilor telegrafice sau telefonice, precum și a aparatelor de telegrafie fără fir ale sale sau proprietatea unor companii ori a particularilor".

Libertatea aceasta a neutrilor de a îngădui exportul sau transitul materialului de răsboi pentru beligeranți, cum și folosința cablurilor telegrafice, telefonice și a telegrafiei fără fir, nu cunoaște decât o singură reglementare limitativă în textul dela Haga decurgând din datoria de nepărtinire a neutrilor față de beligeranți : orice măsură restrictivă sau interzicătoare pe care ar lua-o neutrul în cadrul libertății sale de apreciere „să fie aplicată în chip uniform față de toți beligeranții", — adică să nu facă nici-o deosebire de tratament între ei.

E dela sine înțeles că toate aceste vânzări de munițiuni și material de răsboi sunt făcute de comerțul particular neutru și nu de uzinele Statului neutru.

Statele neutre au, apoi, *un drept de mediațiune,* adică de intervenție pașnică pe lângă beligeranți în scop de împăciuire, fără ca gestul acesta să poată fi socotit ca un amestec supărător și nepotrivit cu libertatea și independența beligeranților, — drept decurgând din altă convenție specială dela Haga privitoare la aplanarea conflictelor internaționale.

In sfârșit, neutrii au dreptul de a lua asupra lor *reprezentarea intereselor unui beligerant* pe lângă celălalt sau chiar ale beligeranților din ambele tabere, *de a cere* în anumite împrejurări *despăgubiri beligeranților* pentru dauna suferită din vina lor, în sfârșit, au dreptul de *a respinge cu forța orice atingere adusă neutralității lor* (art. 10) fără ca asemenea fapt să poată fi socotit de beligerantul vinovat ca un act dușmănos.

Enumerând drepturile puterilor neutre, am văzut că în majoritatea cazurilor aceste drepturi se înfățișează, în acelaș timp, ca *datorii* ale neutrilor decurgând din principiul însuși al neutralității, care impune o cât mai desăvârșită *nepărtinire față de părțile în luptă,* adică o atitudine de abținere dela orice act sau îngăduință ce ar putea constitui un ajutor direct ori indirect unuia dintre beligeranți contra celuilalt.

De aceea, în textul convenției dela Haga se accentuiază de două ori (în art. 5 și 10) *datoria* puterilor neutre de a pedepsi orice acte contrarii neutralității săvârșite pe teritoriul lor și se afirmă categoric că respingerea, chiar prin forță, a unor atingeri aduse neutralității nu va fi socotită drept un act dușmănos din partea neutrului la adresa beligerantului care s'ar face vinovat de o asemenea atingere.

Apărarea inviolabilității lor teritoriale de către neutri împotriva beligeranților, apărare care este, cum am văzut, un drept capital, este în acelaș timp și o datorie, *cea mai însemnată dintre datoriile neutrilor.* E destul să îngădue un moment unui beligerant nesocotirea, sub orice formă, a acestei inviolabilități teritoriale pentru ca neutrul să vadă propriul lui pământ transformat în câmp de răsboi prin repetarea nesocotirii din partea celuilalt beligerant.

Cazul tipic, în privința aceasta, de nesocotire a teritoriului neutru îl poate constitui refugierea unei armate luptătoare, urmărită de dușman și care nu vrea să se predea, până la granița unui vecin neutru și, apoi, pătrunderea în teritoriul acestuia. Regula severă, confirmată de atâtea ori în practica vieții internaționale spune că neutrul trebue să împiedice violarea neutralității sale și transformarea teritoriului său în câmp de bătălie pentru cele două armate, aceasta corespunzând și cu propriul lui interes.

Trupa în refugiu va fi imediat dezarmată și internată, chiar din clipa când a atins granița neutră, — indiferent de numărul luptătorilor cari fug din calea dușmanului urmăritor. Trupa internată, va preda, odată cu armele și întregul material ce-l are pe seama autorităților neutre.

Așa s'a procedat în vestitul caz al trecerii unei numeroase armate franceze în Elveția la 1 Februarie 1871 pe timpul răsboiului franco-german, pentru a nu cădea prizonieră la inamic.

Convenția dela Haga din 1899 despre legile și obiceiurile răsboiului terestru stabilește prin două articole (57-58) care este soarta trupelor beligerante refugiate și internate la neutri. Exact acelaș text din articolele menționate este reprodus și la 1907 în convenția privitoare la drepturile și datoriile puterilor și persoanelor neutre în caz de răsboi terestru (art. 11—12). Statul neutru care primește pe teritoriul său trupe de ale beligeranților, se spune în aceste articole, „le va interna *cât mai departe* cu putință de teatrul răsboiului". Va putea să le țină în cantonamente și chiar să le închidă în fortărețe sau în locuri potrivite pentru acest scop. Va hotărî dacă ofițerii pot fi lăsați liberi, în schimbul obligației pe cuvânt de onoare că nu vor părăsi teritoriul neutru fără autorizare. In lipsă de convenție specială, Statul neutru va da celor internați hrana, îmbrăcămintea și ajutoarele cerute de legile omeniei.

La restabilirea păcii, se va face despăgubirea cheltuelilor de internare.

Prizonierii de răsboi evadați în teritoriul neutru pot fi obligați de autoritățile neutre să stea într'un anumit loc. Aceiași facultate pentru Statul neutru în privința punerii în libertate sau a constrângerii la un domiciliu obligator față de prizonierii aduși cu trupa beligerantă refugiată.

De asemeni, puterea neutră poate îngădui trecerea prin teritoriul ei a convoiurilor de răniți și de bolnavi din armatele beligerante, sub condiția ca în trenurile de transport să nu fie nici personal, nici material de răsboi.

In sfârșit, puterea neutră, care ar primi spre îngrijire răniți și bolnavi din armatele beligerante, are îndatorirea să controleze ca aceștia, odată vindecați, să nu mai ia parte la răsboi întrucât faptul ar apare ca o îndepărtare dela îndatorirea de nepărtinire față de taberile beligerante.

In cadrul tuturor acestor reguli, care alcătuesc dreptul de azil al neutrilor pentru forțele beligerante, în numele umanității, intră și *refugierea conducătorilor politici ai Statelor beligerante la neutri* spre a scăpa de captivitatea la dușman. Doctrina dreptului ginților fără un text convențional, ci numai pe temeiul precedentelor, este de acord în a recunoaște că șeful de Stat, membrii guvernului și, în genere, personalitățile politice cu rol conducător la beligeranți, chiar când sunt civili, pot fi luați prizonieri de răsboi și tratați ca atare, dacă ajung în puterea inamicului. In cazul acestor persoane *civile* și, deci *necombatante* în răsboiul terestru, se admite prin excepție că pot fi făcute prizoniere ca și militarii (ofițerii și trupa).

De aceea, prin analogie cu trupa beligerantă, refugiată și internată într'un teritoriu neutru, personalitățile politice civile ale beligeranților vor fi tratate la fel dacă vor fi fost nevoite să se refugieze la neutri pentru a nu cădea prizoniere la inamic.

Revenind la regulile generale ale convenției despre regulile neutralității terestre, trebue să notăm că această convenție poartă chiar în titlu o mențiune despre „persoanele neutre", adică despre *simpli particulari,* cetățeni sau supuși ai Statelor care s'au declarat neutre. E o mențiune justificată și din punctul de vedere al legilor răsboiului terestru, care fac deosebirea dintre combatanți și necombatanți și asigură respectul bunurilor și al persoanelor private. Firește, supușii neutri beneficiază de toate drepturile și avantagiile ce pot decurge din atitudinea adoptată de Statul lor, — dar sunt și ei ținuți la o oarecare atitudine de rezervă și de nepărtinire față cu Statele beligerante. Prin urmare, dacă ieș din această atitudine și exagerează în simpatiile sau antipatiile lor, vor pierde avantagiile neutralității și vor putea cădea sub asprimea legilor răsboiului. Convenția precizează aceste cazuri și anume : când neutrul face acte dușmănoase împotriva unui Stat beligerant sau, dimpotrivă, acte prietenoase în folosul unuia dintre beligeranți înscriindu-se, de pildă, ca voluntar în armata lui. In toate aceste cazuri, persoana privată neutră va putea fi tratată ca oricare alt supus dușman de către Statul beligerant, *dar nu mai rău,* pierzând foloasele situației sale de neutru. Se înțelege că un Stat neutru nu poate fi ținut răspunzător de actele individuale săvârșite de cetățenii lui, de pildă prin înrolarea ca voluntari de partea unuia dintre beligeranți, și convenția o spune categoric în art. 6.

Dacă trecem acum, la REGULILE NEUTRALITĂȚII IN CAZUL RĂSBOIULUI AERIAN, trebue să constatăm că arma aeriană fiind de dată foarte recentă nu se poate vorbi de texte convenționale și, mai puțin încă, de cutumă internațională în materia neutralității aeriene.

Convențiile dela Haga nu ne pot spune, deci, nimic de data aceasta.

In 1914, aproape chiar dela începutul marelui răsboi, s'au ivit numeroase divergențe de interpretare a regulilor neutralității terestre și maritime, în ceea ce privea aplicarea lor la neutralitatea aeriană, între Statele neutre și puterile beligerante, pentru că acestea din urmă înțelegeau să tăgăduiască neutrilor drepturile de suveranitate aeriană și să invoace libertatea nestingherită de sbor, pe deasupra teritoriilor lor, după regula libertății de navigație în largul mărilor.

Interpretarea puterilor beligerante pierdea din vedere, intenționat sau nu, legea gravitației universale, care face să se simtă asupra teritoriului corespunzător tot ce se petrece în înaltul văzduhului. O luptă aeriană deasupra unui teritoriu neutru, oricât de sus s'ar desfășura, se sparge, sigur, în capul populației respective, chiar dacă aviatorii luptători scapă neatinși.

De aceea, practica marelui răsboi a consfințit dreptul și, în acelaș timp, datoria Statelor neutre de a opri, la nevoe chiar cu forța, sborul avioanelor beligerante pe deasupra lor. De aci și aplicarea tuturor urmărilor corespunzătoare din regulile neutralității în răsboiul terestru : internarea piloților beligeranți și confiscarea aparatelor căzute, indiferent de cauză.

Convenția din 1919 privitoare la reglementarea navigației aeriene pașnice a recunoscut principiul suveranității aeriene a Statelor. Tot așa convenția strâmtorilor dela Lausanne (1923) în privința trecerii aeronavelor de război prin zona strâmtorilor.

Acelaș lucru a rezultat și din lucrările comitetului de juriști dela Haga (1922—23) cari s'au întrunit pentru studierea problemelor puse de răsboiul aerian.

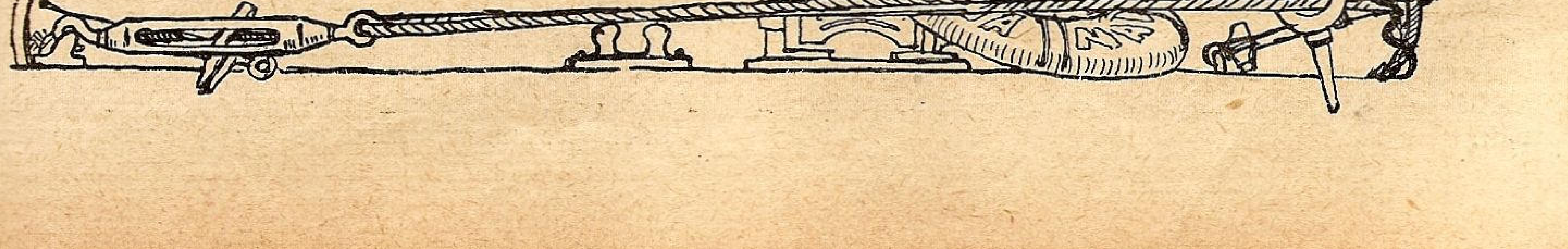
Liniștea și siguranța Statelor neutre a impus *interzicerea absolută* de sbor pentru avioanele de răsboi ale beligeranților și, în acelaș timp, *obligația categorică a neutrilor* de a nu îngădui, sub nici un motiv, sborul acestor avioane peste teritoriile neutre. In privința aceasta, interesul, bineînțeles al neutrilor, ne spune că dacă ei nu se opun, riscă, exact ca în răsboiul terestru, să vadă transformându-se văzduhul lor în teatru de răsboi aerian al beligeranților.

Se cuvine, cu acest prilej, să amintim că regulamentul cel nou, din 1934, privitor la „admiterea și staționarea în porturile și apele teritoriale ale regatului României a navelor de răsboi străine, a navelor auxiliare și a aeronavelor aflate la bordul lor" pe timp de pace prevede interzicerea pentru aeronave de a fi lansate pe apă sau de a executa sboruri fără o specială autorizare. De asemeni, instrucțiile marinei noastre de răsboi din 1934, prevăd sancțiunea capturării sau a bombardamentului împotriva oricărei aeronave neutre, care ar transmite din apele noastre, prin telegrafia fără fir, mesagii unuia dintre beligeranți despre forțele celuilalt, săvârșind un act ostil dela adăpostul neutralității române. Cu atât mai mult o asemenea măsură se impune împotriva unei aeronave beligerante, care s'ar găsi la bordul unui vas de război beligerant aflat în apele noastre teritoriale potrivit dreptului de azil din regulile neutralității maritime.

De altfel, severitatea regulei de interzicere a sborului avioanelor beligerante pe deasupra teritoriilor neutre, cu sancțiunea nediscutată a internării, corespunde și interesului beligeranților de a preveni refugiul aviatorilor, când vor să evite lupta, în văzduhul neutru, și descinderea lor acolo cu siguranța „azilului" din regulile neutralității maritime, despre care vom vorbi altădată.

Nepărtinirea neutrilor în cazul răsboiului aerian, ca și siguranța lor, ar fi puse la o grea încercare fără regula interzicerii absolute a beligeranților de a sbura deasupra teritoriilor neutre.

(In numărul viitor : *Regulile neutralității în războiul maritim*).



Nave de beton armat

de Ing. EM. ENESCU

Lăsând la o parte aplicaţiunea cea mai rudimentară a betonului, la nave de fer, aceea de a repara provizoriu, o spărtură sub linia de plutire, cu perfecţionarea materialelor şi metodelor de lucru a betonului armat, s'a ajuns la una din cele mai interesante aplicaţiuni, aceea a construirii navelor din beton armat.

Inceputul s'a făcut din anul 1850, dar aplicaţiile importante au fost după 1910, iar cele mai importante, spre sfârşitul şi după terminarea războiului mondial, trecându-se astfel dela bărci, prin toată gama diferitelor tipuri şi mărimi, până la nave cu maşină proprie de 9000 tone.

Prima navă de beton armat, a fost construită în Franţa, în anul 1850, o mică barcă, ce se afla încă în serviciu în 1904. După aceasta au urmat o serie întreagă de nave, pentru navigaţia interioară.

In Italia, începând din anul 1896, s'au construit diferite pontoane, urmate apoi de nave mai mari, destul de numeroase, cari sunt încă în serviciu.

In Germania, încep asemenea construcţii în anul 1908, şi se continuă până în timpul războiului mondial, când s'au intensificat, până după 1921, când au început să scadă iar, reluându-se în timpul actualului război. S'au construit în Germania şi Austria, în special multe nave fluviale, pentru marele trafic pe Dunăre, în timpul războiului mondial.

De asemenea în Holanda, Danemarca, Suedia, Norvegia, Anglia şi America, s'au făcut asemenea construcţii.

Tipurile de nave construite la început, au fost pentru navigaţia interioară, şi servicii auxiliare, trecându-se apoi la nave de mare, de cabotaj, de dimensiuni mici. America a început, îndată după războiul mondial, construirea unei serii de nave mari, dar curând preţul ferului redevenind normal, nu s'au mai continuat cu altele, trecând iar la navele de fer.

In afară de tipurile de nave militare, cari nu s'au construit, şi vom vedea mai departe de ce, s'au construit toate tipurile de nave comerciale, ca: bărci, pontoane de acostat, magazii plutitoare, ateliere, construcţii plutitoare pentru instalaţii de băi, feriboturi, pontoane pentru poduri plutitoare, ceamuri, şlepuri, tancuri petrolifere, docuri plutitoare, grui plutitoare, şalupe cu motor, nave de pescuit, nave de cabotaj, tancuri cu maşină, cargoboturi, adică întreaga gamă de nave pentru navigaţie pe canale interioare, pe fluvii şi pe mare.

II

CE ESTE BETONUL ARMAT

Betonul armat este un material solid, resistent, cu anumite calităţi technice, care se obţine prin amestecul, în proporţii stabilite, a pietrişului, nisipului şi cimentului, cu apă, şi care acoperă armaturile de fer.

Pietrişul ce se întrebuinţează trebue să fie din prunduri sau cariere, de dimensiuni stabilite, şi să îndeplinească condiţiile prescrise, în ce priveşte granulometria, omogenitatea, resistenţa la compresiune, la uzură, precum şi o perfectă stare de curăţenie, adică lipsit de materii pământoase sau alte corpuri streine. Toate aceste calităţi se determină prin probe în laborator.

Nisipul poate fi de râu sau de carieră, curat, fără argilă sau alte materii streine, grăunţos şi aspru la pipăit.

Cimentul trebue să fie de bună calitate, să îndeplinească condiţiile normale prescrise şi să fie controlat la întrebuinţare dacă nu a suferit vre-o alterare.

Cantitatea de ciment ce se întrebuinţează, este de 350 la 450 kg. la m. c. de beton.

Apa trebue să fie curată şi să nu conţină materii ce influenţează priza betonului.

Acest amestec se frământă cu betonierele, până ce formează o pastă omogenă, care se toarnă în cofraje pregătite mai dinainte.

Cofrajele sunt cutii de lemn executate aşa fel ca interiorul lor gol, unde se toarnă betonul, să redea exact forma şi dimensiunea piesei ce se toarnă. Cofrajele pot fi simple sau duble, după partea navei ce se lucrează, şi după metoda de lucru ce se întrebuinţează.

Armaturile sunt bare de fer rotund, ce se aşează în cofraje, după un studiu prealabil făcut, şi cari rămân învăluite în beton, formând cu el o singură masă, betonul armat.

Caracteristicile şi felul de prelucrare al betonului armat, întrebuinţat la construcţia navelor, diferă în unele puncte de acelea ale betonului armat, întrebuinţat la construcţiile de uscat. Caracteristicile importante ale betonului armat, întrebuinţat la nave sunt: resistenţa, greutatea, etanşeitatea la apă, etanşeitatea la alte materiale lichide, ca produsele petrolifere.

Rezistenţa, este în general ca la ori ce material supus la eforturi, una din calităţile principale, la construcţiile navale, ca şi la cele de uscat. Ea se măsoară, în laborator, pe eşantioane luate din beton, în timpul turnării, încercările făcându-se la 28 zile şi la 45 zile, după turnare. Rezultatele trebue să fie cele prescrise de normele pentru aceste construcţiuni.

Greutatea betonului, care nu prezintă importanţă în construcţiile de uscat, la construcţiile navale cere o deosebită atenţiune. La aceste construcţiuni, greutatea proprie a corpului navei întrece greutatea unei nave de fer, de aceeaş capacitate de încărcare, cu 50% până la 90%. Cu cât dar se va putea obţine un beton mai uşor, cu atât randamentul comercial al navei va fi mai mare. Pentru aceasta s'au încercat diferite metode de a uşura betonul, amestecând materiale cu o densitate mai mică; aşa s'a pus un procent de pietriş poros, sgură dela cuptoarele înalte, şi apoi trassul, care a dat cele mai bune rezultate. Cum însă, în general, obţinerea unui beton mai uşor, are ca efect micşorarea resistenţei lui, se ia în considerare raportul: resistenţă supra greutatea specifică; acest raport urmând să fie cât mai mare, şi în ori ce caz să nu scadă sub cifra prescrisă de normele stabilite pentru aceste construcţiuni. In acest scop s'a lucrat pe două căi, întâi căutându-se a se obţine o rezistenţă cât mai mare, prin calitatea materialelor întrebuinţate şi printr'o îngrijită metodă de lucru, şi al doilea căutând a se micşora greutatea specifică, prin adaos de materiale mai uşoare, cari însă să aibă o cât mai mică influenţă asupra resistenţei. După cum am spus mai sus, trassul în anumită proporţie, a dat bune rezultate.

Etanşeitatea la apă este iarăşi una din calităţile esenţiale, la construcţia navelor, de oare ce nava trebue să plutească, fără a face apă, deşi bordajul ei exterior poate fi aşa de subţire, până la 2½ cm. grosime. S'a încercat şi pentru aceasta, amestecul a diferite materiale, ca trassul, antiacqua, şi altele, pentru apele dulci, precum şi oxidul de fer şi altele pentru apele de mare. S'a constatat că in orice caz, această etanșeitate, depinde în primul rând, de buna calitate a betonului. In ori ce caz, se poate spune azi, că etanșeitatea navelor de beton armat, este asigurată, atât în apa dulce, cât și în apa de mare. In laborator se fac probe, de etanșeitate; de ex. o placă de beton groasă de 5 cm., supusă la o presiune de apă de 1 kg. pe cm. p., timp de 24 ore, nu trebue să lase să iasă prin ea nici o cantitate de apă, sub formă de picătură.

Etanșeitatea pentru alte lichide, cum sunt petrolul, uleiurile, etc., trebue să fie și ea asigurată, în fiecare caz special, când este nevoe. Și aceasta depinde în general, tot de buna calitate a betonului, și apoi de precauțiuni speciale ce se iau, în fiecare caz, precum spoirea cu anumite substanțe, depinzând de natura lichidului a cărui pătrundere trebue evitată.

Armaturile întrebuințate la nave, am spus că sunt făcute din bare de fer rotund, de diferite dimensiuni, cari se îndoesc în forme, după un proect studiat extrem de minuțios, în raport cu eforturile la cari sunt supuse diferitele părți ale navei. Cantitatea de fer ce se pune este de circa 400—600 kg. fer la m.c. de beton și ea reprezintă în general, circa 1/3, din cantitatea de fer ce se întrebuințează la o navă de fer de aceeaș capacitate de încărcare. O diferență între aranjamentul armaturilor la construcțiile de uscat și cele navale, este aceea că la plăcile întrebuințate la nave, armatura este totdeauna dublă, pentru că sensul eforturilor este continuu variabil, cu presiunea apei din afară și presiunea încărcăturei interioare. In afară de aceasta, dacă la construcțiile de uscat, economia la greutatea armaturilor, joacă mai puțin rol, și acesta numai din punct de vedere al costului, la nave, economia de fer, joacă dublu rol, atât din punct de vedere al costului, dar mai ales din punct de vedere al greutății corpului navei. De aceea se caută a se studia cu toată atențiunea, ca nimic să nu fie de prisos. Chiar legătura dintre bare se face pe cale electrică.

Cu datele arătate mai sus s'a ajuns la o greutate specifică a betonului armat normal, de 2,6 la 2,7; iar la betoanele ușoare, de egală rezistență cu acestea, la 2,1—2,2, obținându-se astfel o economie de greutate de circa 20%.

Prin diferite încercări, în America și alte părți, s'a ajuns la betoane de o densitate mai mică 1,8 și chiar 1,5; însă nu se poate merge sub o limită, dacă nu este asigurată rezistența prescrisă.

Alte calități ale betonului, cari sunt folosite în construcțiile navale, mai sunt: elasticitatea, o mică conductibilitate calorică și neinflamabilitatea.

III

CUM SE CONSTRUEȘTE O NAVĂ DE BETON ARMAT

In ce privește proectul unei nave de beton armat, se urmează aceleaș metode ca și pentru o navă construită din alt material, din lemn sau fer, ținând seamă de caracteristicile și coeficienții specifici ai betonului armat.

Pentru aceasta se stabilesc datele caracteristice ale navei, și în baza lor se întocmesc planurile de forme.

La stabilirea dimensiunilor, se ține seamă în special că la aceeaș capacitate de încărcare, greutatea proprie a corpului navei de beton armat este mai mare, cu un procent, ce se stabilește prin calcul, la fiecare caz în parte.

In ce privește navigabilitatea și stabilitatea statică și dinamică, calculele se urmează întocmai ca la navele construite din alt material.

In privința rezistenței și dimensionării secțiunilor, se are în vedere considerațiunile ce urmează.

Pe când la uscat, rezistența unei construcții de beton armat, este considerată ca factor esențial, rezistența la compresiune a betonului, în construcțiile navale, rezistența la tracțiune a betonului, joacă un rol considerabil, întrucât de această rezistență depinde formarea fisurilor, sau împedecarea lor, deci etanșeitatea corpului navei, care are o importanță hotărîtoare. Așa că pentru determinarea calităților betonului, se fac încercări la compresiune, la tracțiune, la încovoere și la ciocnire. La încercările cu betoane considerate ca bune, s'au întrebuințat pentru încercări plăci cu nervuri, simple sau armate, de grosimi foarte mici, până la 2,5 cm., adică analoage cu cele ce se întrebuințează în construcțiile navale; obținându-se la cele nearmate, după 28 zile, rezistența la compresiune de 550 kg. pe cm. p., rezistența la tracțiune de 60—70 kg., iar la încovoiere 75-80 kg. La beton puternic armat, adică analog cu cel întrebuințat în construcțiile navale, s'a obținut efortul betonului, la formarea primei fisuri, 65 kg. pe cm. p., iar al ferului, 1950 kg. pe cm. p., Se consideră ca un foarte bun beton, armat, acela care dă 45 kg. pe cm. p. pentru beton și 1000 kg. pe cm. p., pentru fer, înainte de formarea oricărei fisuri. In practică se prescrie, un efort de tracțiune, pentru beton nu mai mare de 24 kg. pe cm. p., iar pentru fer, de 1000 kg. pe cm. p. Acestea sunt ca norme generale, dar la fiecare caz în parte se fac verificări minuțioase.

Considerarea efortului de tracțiune, la betonul armat pentru construirea navelor, precum și schimbarea continuă a valorii și sensului eforturilor de presiune a apei și încărcăturei, are ca consecință întrebuințarea totdeauna a armaturilor duble, la construcțiile navale, spre deosebire de cele de uscat. Cercetările minuțioase asupra calităților resistente și elastice ale betonului, au mai avut un rezultat, extrem de important, la nave, acela ca în ori ce secțiune a navei să se întrebuințeze atât beton cât și fer de armatură, just cât este necesar și suficient, raționalizându-se astfel dimensionarea secțiunilor, evitându-se întrebuințarea de beton mai mult unde nu trebue și mai puțin unde trebue, și cu aceasta contribuind la o cât mai mică greutate proprie a navei.

Pe aceste considerațiuni și ținându-se seamă de diferite ipoteze de navigație și încărcătură, se stabilesc momentele rezistente ale secțiunilor respective, se stabilesc definitiv formele și dimensiunile diferitelor secțiuni. Trebue să remarcăm aci o calitate a betonului armat, aceea că materialul formând un singur corp omogen, ori ce secțiune fiind fără părți slabe, este folosită în întregime pentru rezistența la efort, pe când la navele de fer, diferitele secțiuni având părți slabe, ca de ex. acelea unde sunt găurile niturilor, etc., numai o parte a secțiunii este folosită.

Registrele de clasificațiune precum Loydul German, Norske Veritas, etc., au stabilit norme practice, atât pentru datele necesare stabilirei proectului navei, cât și pentru modul de lucru.

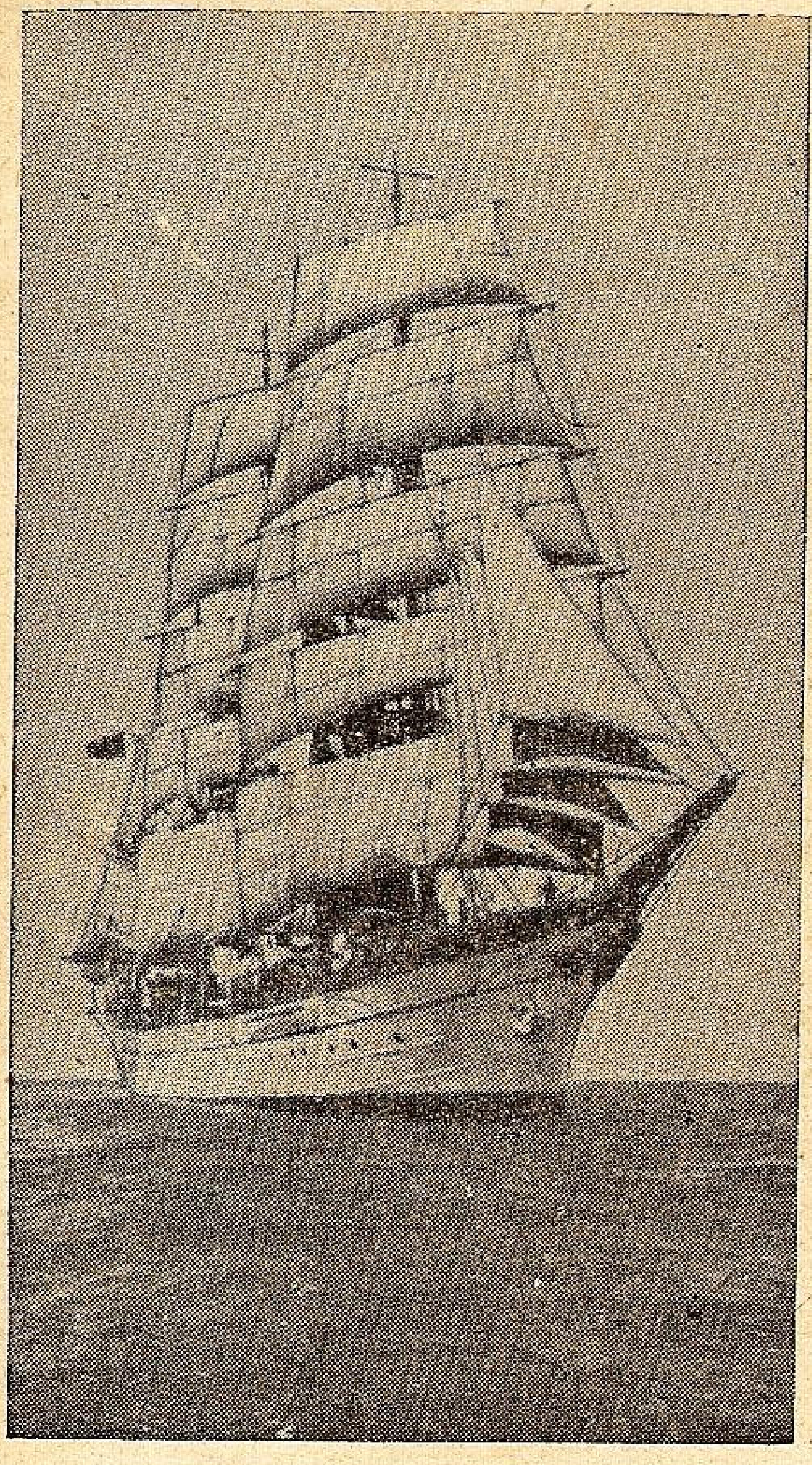
După calcularea secțiunilor, se întocmește proectul betonului armat, cu secțiuni de detaliu, în toate părțile, din care se vede clar, formele și dimensiunile betonului și fiarelor de armătură.

O dată aceste date stabilite, se face trasarea planurilor de forme, după care se construesc cofrajele, unde urmează să se toarne betonul.

(Va urma: *Avantajele și inconvenientele navelor de beton armat*).

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea"*)

(10)



Nava școală „Mircea"

> „Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor"
>
> Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

TOULON (urmare dela conferință)

Soarta Franței este salvată, pe mare, de luptele dintre Spania și Anglia, cari culminează la 1581 — Armada.

In 1589 Henric IV, devine Rege. Lupta lui este dată cu hotărîrea să facă unificarea regatului. In acelaș timp luptă și cu Spaniolii, dar din această cauză pierde Marsilia.

Eșirea la Marea Mediterană este îngustată, dar Comandanți de navă ca acel faimos corsar, Căpitanul de Blaulien — Persac, depe „Lune", care a distrus o flotă barbarească în basa dela Gaulette, activează și țin sus pavilionul brodat „floarea de crin".

Domnia lui Ludovic XIII este bogată în faptele acelui popă care a înțeles mai bine decât toți amiralii importanța unei flote. Este vorba de cardinalul Richelieu.

Teatrul operațiunilor, în acest timp, este pe coastele de Vest și Nord ale Franței; în special portul la Rochelle are importanța lui în aceste lupte cari s'ar putea spune că sunt provocate chiar de roselezi.

Este în acest timp epoca când Franța, pentru a pedepsi pe rebelii din La Rochelle, face apel la flotele anglo-olandeze.

De acest fapt se leagă Richelieu când, în 1626 luna Octombrie, ia titlul „de mare maestru, șef și subintendent general al navigației și comerțului Franței".

El lansează formula: „acela care este stăpânul mării, are mare putere pe pământ".

Bazat pe această formulă, el reorganizează Marina franceză. Luptă și desființează statul în stat al Marelui Amiral; apoi pune pe baze noui cele două flote: de Ponaut — cu 40 nave și de Levant — cu 30 galere.

Pentru a forma norma de conducere în aceste flote, Marele Cardinal cere să se întocmească un Regulament, în care se găsește adesea pecetea neînfrânatei sale energii, cum o avem exprimată chiar la început: „Căpitanii, ofițerii, gentilomii, mateloții și soldații nu vor lăsa o navă să cadă în mâinile dușmanilor, atât timp cât în vinele lor va mai curge un pic de sânge". Pentru aplicarea regulamentului, era nevoie de nave și construcțiile au început.

Galerele Mediteranei s'au făcut după modelul celor malteze și de fapt tipul este o galeasă.

Ca navele să fie adăpostite, trebuiau baze și se trece imediat la reorganizarea lor. In Mediterana este destinat ca port de galere Marsilia și pentru veliere rămâne Toulonul.

Importanța acestuia crește neîncetat. Imprejurimile lui sunt și ele luate în supraveghere și astfel, se pune pentru prima dată problema fortificării regiunii Hyéres-Toulon.

Punându-se o bază puternică la intrarea în baia Hyéres, insulele arhipelagului cu acelaș nume sunt întărite cu cetăți din piatră și tunuri de bronz.

In războiul cu Spania, din 1635, coasta franceză este din nou atacată. Cele două insule ale grupului Lerius sunt luate de Spanioli. In 1637 ele sunt însă luate înapoi de flota concentrată a Franței, Levant și Ponaut — în care era trimis ca reprezentant al lui Richelieu, episcopul Sourdis.

După această acțiune, flota intră victorioasă la Toulon.

In Martie 1638, Sourdis este comandant șef. Nu este locul să vorbim de acțiunea lui dela Guetaria; dar, fără a fi de meserie, trebue să spunem că a fost un mare amiral al Franței.

In locul lui a fost numit, în 1640, Maillé Brézé — nepot al lui Richelieu — și el a rămas numai cu comanda flotei din Levant. In urma luptei dela Taragona, retrăgându-se la Toulon, i se ia comanda și este înlocuit tot cu Maillé Brézé.

Flota franceză făcuse un pas înainte, însă la 4 Decembrie 1642, Richelieu moare.

In 1646 — 14 Iunie — moare în lupta dela Orbetelo și Maillé Brézé — amiral tânăr de numai 27 ani și totuși comandant înzestrat. După această luptă, o pierdere așa de dureroasă, flota intră la Toulon și Orbetelo este abandonat.

Cu Mazarin, flota ajunge la decădere, mai ales din cauza revoltelor. Amirali ca: Daugnou, sunt în rândul cetăților revoltate — Rochelle. Chiar Toulonul este în revoluție în anul 1652. La această dată, amiral Blake „confisca" pe coasta de Nord nave franceze.

In atari circumstanțe apare Colbert, Ministrul Regelui Soare. Porturile primesc o nouă organizare; Vauban este acela care face și planurile și le și execută.

Marsilia, port vechiu, este destinat navelor vechi și demodate. Toulonul este acela care primește onoarea de a deveni marele adăpost al unei flote noui în Mediterana.

„Se întocmesc proecte grandioase pentru desvoltarea lui, dar ele trebuesc limitate. La vechiul bazin deschis — Darse — unde iernaseră galerele lui Barbarosa, Vauban adaugă unul nou.

Le Las și l'Eygoutier, cari aduceau nomol în radă, sunt abătute. Noui fortificații sunt ridicate pentru a apăra acest port. Un Arsenal, „cea mai frumoasă piesă a universului", după cele scrise de Vauban în entuziasmul său, iese ca din pământ în această parte".

„Lucrul acestor arsenale este regulamentat și organizat".

Din Olanda, țara „Cărăușilor Mărilor" se cer inginerii cari trebue să servească pentru inițiere, cum este Rodolphe, acel ce dirijează toate construcțiile dela Toulon".

Se merge mai departe și se construesc chiar spitale și nave spitale. Printre cele din porturi trebue pomenit Saint-Maudrier dela Toulon.

Reforme mari peste tot. Lupta este pentru a se desființa Marele Amiral de Franța ca titlu și a se creia ca pregătire și capacitate. Colbert însă vrea nobili în Marină și de multe ori ia generali dela Armată, din acei cari aveau reputația de buni soldați.

Așa a fost Jean Comte d'Estrées.

Șefii de escadre purtau titlurile din vechea amiralitate; un exemplu : Provensa. In Levant nu era nici un Vice-Amiral, ci un general de galere : Vivonne.

Ca și înaintașul său Richelieu, Colbert ține să se dea reguli de conducere la bordul navelor și completează Regulamentul, prescriind pentru Comandant că : „este de datoria sa să arunce nava în aer, decât să aibă necinstea de a o preda în mâinile inamicului".

In atari condițiuni se desvoltă Marina franceză în timpul când cavalerul Paul ataca cu multă îndrăsneală Algerul.

Cum nu se ajunsese la niciun rezultat, se punea chestiunea unui atac în forță pe uscat. Din acest motiv s'a născut expediția de 5000 îmbarcații la Toulon, pentru Africa, care au avut ca rezultat un dezastru.

Trăim în acest timp vremurile de glorie ale Marelui Amiral Ruyter.

Lowestoft la 1665, patru zile la 1666 și altele multe, sunt bătălii din Marea Nordului și Mânecii.

După lupte crâncene în Nord, vin în fine zilele glorioase ale Francezilor în Mediterana. Din baia dela Hyéres au plecat escadrele franceze comandate de Vivonne, de Duzuesne, de Gabarlt și de ceilalți marinari celebri, pe cari Franța i-a avut în acel timp. Ele au mers către Sicilia pentru a da bătăliile de cari s'a vorbit în conferința din drumul Palermo-Toulon.

Tot la Toulon a primit Tourville investirea de Comandant al „Armatei Navale Franceze", în ziua de 20 Mai 1689.

El a plecat de acolo cu o escadră pentru Brest și la 21 Iunie a fost urmat de altă escadră, eșită din apele forțelor franceze cari aveau să ducă la lupta dela Bévéziers din 10 Iulie 1690.

Inceputul secolului XVIII face din Toulon o bază de continui refugii ale flotei franceze în fața unor inamici îndrăsneți. Vremurile de glorie ale lui Tourville au dispărut. Din nou vechiul port militar al Franței este investit. Amiralul englez Showell apare cu flota sa în fața Toulonului în 1707 și o armată inamică se află pe vas între 11 și 15 Iulie. La 26 Iulie Toulonul este investit. Marinarii francezi se luptă pe viață și pe moarte, sub conducerea generalului Marchiz de Laugerou și Intendentului General Vauvre. Ducele de Savoia încearcă incendierea orașului și arsenalului.

„Luarea fortului Saint Louis, la 18 August, dă imperialilor posibilitatea de a intra în rada Viguettes. Cinci galiote cu bombe sunt conduse aici. La 21, pe la ora 11, susținute de patru fregate, ele încep bombardamentul.

Dar grav atinse de tunurile apărării, una din ele trebue să se îndepărteze pe seară. Toată noaptea bombele se abat asupra portului unde navele intraseră în apă până la bateriile de sus. Cu toată această măsură „Sage" ia foc și comunică incendiul său și la „Fortuné". Este însă singura pagubă. La 22, noui tunuri instalate din fugă, constrâng galiotele la retragere. Ultima speranță a imperialilor prăbușindu-se, ei ridică investirea Toulonului chiar din acea zi. Toulonul era salvat și aceasta se datora Marinei și marinarilor ei.

Showell își strângea, în urma acestui eșec, răniții dela Hyéres și părăsea apele touloneze.

După Colbert și Regele Soare flota franceză a pierdut din nou din valoarea sa. Englezii, în acest timp, creșteau în desvoltarea lor pe mare, în detrimentul Olandezilor.

Toate ciocnirile pe mare, în prima jumătate a secolului XVIII, sunt pentru colonii în „Lumea Nouă". Antilele sunt câmpuri de manevre abile ale navelor cu vele.

Ludovic al XV și miniștrii săi la Marină dau Franței atât ca să se poată spune că nu au dat nimic.

Cu Anglia se zice că este o pace, dar în realitate navele engleze nu încetau a ataca pe cele franceze, în plină mare, și chiar pe coastele Franței.

Moștenirea tronului Austriei, de Maria-Thereza, dă de lucru puterilor europene și Anglia, pentru a sustrage atenția altora pe mare, îi antrenează pe toți în cearta depe continent.

Fără a se fi definit care era atitudinea Angliei față de Franța, flota engleză urmărește pe cea spaniolă până în apele frumoase. Cazul amiralului Mattheiws în urmărirea Amiralului Don Jose Navarro, este concludent. Acesta din urmă retrăgându-se la Toulon, în Decembrie 1743, face ca Mattheiws să blocheze flota spaniolă în Toulon, atât de strâns, încât merge până acolo că se instalează la ancoră în preajma insulelor Hyéres.

Dintr'o atare situație se naște bătălia dela Toulon din 1744, 22 Februarie.

BĂTĂLIA

In rezumat această bătălie s'a petrecut astfel :

Spaniolii au cerut Francezilor ajutorul pentru a eși din portul Toulon. Escadra franceză compusă din 15 vase și condusă de Locot. General de Court La Bruyére, a primit ordin să escorteze navele spaniole până la un port depe coastele acestora. In acelaș ordin se mai spunea : „In caz de întâlnire cu Englezii escadra franceză — trebuia să aștepte atacul fără a-l provoca".

„La 19 Februarie 1744 cele 15 vase ale noastre au întins velele odată cu cele 12 vase spaniole. Amiralul francez ar fi vrut să amestece navele celor două națiuni, pentru a face ca atacul englez să fie mult mai greu, dar reaua voință a lui Navarro s'a opus acestui plan".

La eșirea din Toulon, escadra combinată era reținută în gura portului, din cauza calmului, în timp ce Englezii, la vederea acesteia, au părăsit ancorajele din preajma insulelor Hyéres. In ziua de 22 Februarie, când Franco-Spaniolii nu erau decât la câteva mile de capul Sicié, Amiralul Mattheiws a apărut cu cele 29 vase ale sale. Vântul era sub forma unei ușoare brize de Est. Punând murele la babord, flota combinată s'a format de îndată în linie de șir cu capul la Sud : Francezii în cap și Spaniolii în coadă la câteva mile. Adversarii, cari veneau din vânt, s'au format și ei în linie de șir cu Amiralul Rowley în cap, Amiralul șef Matthews la centru și Amiralul Lestock ca ariergardă. Timp de trei ore, cele două flote adversare au tot gonit spre sud, pe drumuri paralele, fără a îndrăsni să se atace. Către ora 13, Matthews se găsea la traversul navei Amiral Spaniole „Real Philippe".

(Va urma)

GLASUL PRESEI

Viitorul marinei asigurat

> Marina este, după agricultură, cel mai mare isvor de bogăţie al unui stat.
>
> DURUY

Dunărea şi litoralul maritim, intensul export şi import pe calea economicoasă a apelor, au impus necesitatea marinei naţionale, atât a celei militare, care să contribue la apărarea ţării dinspre apă, cât şi a celei comerciale, pentru ca cea mai mare parte din beneficiile ce le trag străinii să treacă în patrimoniul românesc. Anual cinci miliarde lei în valută forte ies din ţară, fiindcă traficul maritim este numai 8% naţional, iar cel fluvial 16%.

Cu toată această necesitate impusă şi de situaţia geografică şi de grija propăşirii avuţiei naţionale; cu toată excelenta calitate a marinarilor noştri, plugari şi ciobani transformaţi de marina militară în navigatori iscusiţi, — totuşi marina noastră nu a ajuns încă nici la acea a personalului.

Deşi programe navale, judicios întocmite, au existat de mult, marina noastră a progresat prin sărituri: scurte intervale cu „toată viteza înainte", urmate de altele foarte lungi cu maşina la „stop".

Marina militară a făcut un salt la întemeere (1880-1882) graţie unui Maican, altul la 1905-1906, mulţumită unui Demetriade şi altul dela 1936, *după crearea ministerului aerului şi marinei.*

Cea comercială, dela 1895, când au luat fiinţă S. M. R. şi N. F. R., graţie unui Manu, a mai făcut un salt în 1905, graţie unui Coandă, altul în 1927 şi un progres normal din 1937, *după crearea ministerului aerului şi marinei.*

Cauza acestor salturi? Lipsa de coordonare, de unitate de comandament, de *spirit marinăresc.*

Marina era risipită prin mai multe ministere, trăind ca o cerşetoare, sub forma de direcţii: cea militară la ministerul de războ; cea comercială la ministerul lucrărilor publice; porturile la ministerul de externe. In fruntea direcţiilor erau marinari, — dar titularii ministerelor greu şi rar ascultau şi înţelegeau glasul marinarilor, — lipsea *spiritul marinăresc.*

Atât marinarii cât şi nemarinarii înţelegători ai rostului unei marine şi cunoscători a celor ce se petrec pretutindeni aiurea, unde tot ce este marină e concentrat într'un singur minister al marinei, au luptat, în ultimul timp prin *„Liga Navală"* să lumineze atât opinia publică, precum şi pe dregători, — dar, chiar când se reuşea, politicianismul de pe vremuri răsturna tot ceeace bine făcuse înaintaşul.

Lupta a fost grea, într'o ţară în care străini profitori insinuau că marina e un lux, — deşi ei se îmbogăţeau prin ea. In ministerele respective era natural să se dea mai mare importanţă artileriei şi cavaleriei de cât marinei, drumurilor de fier mai mult de cât vapoarelor, fiincă *lipsea spiritul marinăresc.*

Totuşi marinarii au isbutit! Prima isbândă a fost crearea în 1936 a ministerului aerului şi marinei care a concentrat tot ce este navigaţie aeriană sau acuatică, ambele dominate de acelaşi spirit de navigatori. De atunci, după cum s'a arătat mai sus, propăşirea a fost continuă, fără sărituri.

O altă isbândă a fost crearea „Fondului Naţional al Marinei", care a liberat marina de buget, de bunul plac al politicianilor. Prin acest fond s'a putut păşi la realizarea treptată şi sigură a programului naval.

Iar încununarea a fost cea dictată de spiritul de coordonare ce domneşte în noul stat legionar naţional: crearea unui *„subsecretariat al marinei, care cuprinde TOATE comandamentele, direcţiile şi serviciile ce se ocupă de problemele marinei româneşti"*, — marina regală, marina comercială, S. M. R., N. F. R., D. M. C., etc.

Enunţarea clară a hotărârei luate de d. *general Antonescu*, conducătorul Statului şi preşedinte al consiliului de miniştri, dovedeşte că în fine problemei marinăreşti i s'a dat soluţia raţională şi naţională: *tot ce este marină să fie strâns la un loc, în care să domnească spiritul marinăresc şi numai cel marinăresc.*

Bine înţeles că în acel subsecretariat, ca în toate celelalte, vor colabora şi alte specialităţi: mecanica, ingineria navală şi de construcţie, arhitectura, medicina, finanţa, — dar spiritul va fi cel marinăresc, — după cum în aviaţie trebue să domnească cel sburător.

Vaporul ca şi avionul transportă mărfuri şi pasageri, — dar nu este tren; portul şi aerodromul de asemenea nu este gară, — cum încă cred unii. Arhitectul construeşte aerodromul, după indicaţiile aviatorilor, — dar nu decurge de aci ca el să exploateze liniile aeriene. Inginerul naval construeşte vaporul ori politechnicianul construeşte portul, după şi pentru nevoile marinarului care va conduce nava sau folosi portul.

A se susţine contrariul, ar fi tot una ca arhitectul care a construit o fabrică, să conducă şi exploateze fabrica, ori genistul care a clădit o cazarmă de artilerie, inginerul artilerist care a fabricat tunurile, să comande acea artilerie.

Lucrul acesta s'a înţeles de noua conducere a Statului şi de aceia marina şi marinarii toţi sărbătoresc cu toată însufleţirea această fericită rezolvare, care transformă marina din cenuşăreasa de pe vremuri, în ceiace trebue să fie, pentru binele ţării: una din instituţiile care trebue să înflorească în spiritul ei propriu, cel marinăresc.

Viitorul marinei e asigurat!

(UNIVERSUL)

Peninsula balcanică şi interesul românesc

...Când examinăm interesele politice ale României în Balcani, trebue să ţinem seama de două consideraţii, cari, peste întâmplările trecătoare alcătuesc situaţia permanentă a ţării noastre faţă de problemele sud-dunărene. Acestea sunt : în primul rând aşezarea noastră la Dunăre, la marginea de Nord a Peninsulei spre Europa şi în al doilea rând existenţa unei populaţii româneşti despărţite de masa nord-dunăreană, Românii Macedoneni, sau mai bine zis Aromânii. In funcţie de aceste două probleme trebue să privim interesele noastre politice permanente faţă de vecinii noştri mai apropiaţi sau mai depărtaţi din sudul Dunării.

Peninsula Balcanică, deşi foarte muntoasă, are mai multe faţade de pătrundere a influenţelor politice, economice şi culturale. Sânt trei faţade maritime : întâi faţada adriatică pe unde de veacuri au pătruns influenţele italiene. Din vremea cruciadelor şi a republicii veneţiene, pe aci intrau negustori italieni, coloniști, ba chiar și o influență catolică (se știe că și azi o parte din Albanezi au rămas catolici). Fațada sudică, mediteraneană, cu legăturile cu insulele și cu Asia Mică, a jucat mai mult un rol economic; în special Salonicul, spre care converg Vardarul și afluenții lui, cu văile de pătrundere în toată Macedonia își datorește strălucirea și bogăția acestei fațade. Fațada estică a Mării Negre, afară de punctele de legătură cu Asia, strâmtorile, pe unde au venit odinioară Turcii, este mai puțin importantă. Marea Neagră nu este un mare drum de comerț, comparabil cu Marea Mediterană.

In sfârșit, este fațada Dunării. Dunărea este un fluviu ușor de trecut, nu este o piedică serioasă; popoarele de stepă setoase de bogățiile Bizanțului și ale Salonicului au trecut de nenumărate ori pe aci îndreptându-se spre Sud. Pe această fațadă se află România, cu un rol de straje, pe de o parte, cu un rol de intermediar economic și cultural, pe de altă parte. Interesul României decurge din această situație. Ea are nevoe ca drumurile de uscat și drumul dunărean să fie deschise. De când canalul Porților de Fier a fost construit, legătura între Europa Centrală și Sud estul Europei pe Dunăre, odinioară imposibilă, a devenit tot mai însemnată. Dacă se vor construi noi poduri peste Dunăre, de cari se simte nevoie neapărată, dacă se vor deschide noi căi ferate, rolul de intermediar economic al României între Europa și Balcani va crește. E necesar deci ca în peninsulă să fie o ordine de acorduri durabile între diferite state pentru ca aceste căi de pătrundere dela Dunăre să fie deschise pentru noi.

Dintre cele patru fațade ale Peninsulei Balcanice, fațada Nordică este cea mai însemnată, mai ales pentru perspectivele de viitor, ea e singura fațadă teritorială, care o leagă de Europa Centrală, Nordică și Apuseană. Rolul de intermediar economic și cultural al României este aci hotărîtor și interesul nostru ca autoritatea și ordinea politică să fie instaurate în Balcani este dela sine înțeles.

In ceiace privește a doua problemă, a Românilor Macedoneni, împărțițți sub diferite stăpâniri, departe de centrul principal al Românismului, pot încăpea în aparență mai multe soluții. Una ar fi aceia a transferului acestei populații în întregul ei în România. Deși în parte s'au făcut încercări, nu credem că va izbuti să fie înfăptuită în masse mari. Cum s'a arătat prin transferul de populație întreprins de Germania, se pot muta populații de colonizare nu populații băștinașe, sau de mare vechime în așezarea ei. Nu poți desrădăcina un stejar secular, căci el s'a unificat cu pământul în care crește, a devenit un organ al său. S'ar putea, cel mult, muta dintr'o vale într'alta, într'un mediu apropiat și asemănător o populație mai risipită, ca ea să poată forma o masă mai compactă. Credem că Românii Macedoneni își au rolul lor de viață istorică și pe viitor în țara în care se află de veacuri. Interesul României, al României legionare, care nu uită pe niciun Român din afara granițelor, este ca ei să se poată organiza pe loc. Ei au dreptul la viață liberă, independentă, ca și celelalte popoare balcanice. Când un anume șovinism strâmt care domnește în conducerea unor state balcanice, nu însă și în massele populare, va putea fi înlăturat, se va putea vorbi de liberarea Românilor Macedoneni. O încercare s'a făcut în 1918, nu e vorba deci de o utopie. Avem încredere în viitorul oricărei ramuri a poporului nostru, în dreptul ei la viața liberă.

(CUVÂNTUL)

P. P. PANAITESCU

Dunărea, un bun comun de pace și progres

In acelaș timp când istoria lumii înregistrează deslănțuirea unui nou războí, sau mai precis, când un nou stat, Grecia, intră în vâlvătaia războiului, în țara noastră se desbat într'o conferință plină de duhul înțelegerii și pasiunea armoniei, o problemă de ordin vital pentru Europa de azi și de mâine, problema Dunării.

Fluviul acesta mare ce taie pământul Europei din mijlocul ei și răzbate spre mare, fluviul acesta așa de strâns legat de viața noastră economică, de istoria și de sufletul poetic românesc, constitue o problemă care de multă vreme a preocupat și preocupă lumea diplomatică.

Suntem, indiscutabil țara cu cele mai mari interese în această direcție, pentru că însăși viața noastră economică e legată de Dunăre.

De aceea, ne aducem aminte că încă de pe când abia ne înfiripasem ca țărișoară, urmărindu-ne destinele noastre viitoare, agentul nostru diplomatic (pe atunci nu aveam dreptul să avem plenipotențiari) agentul nostru diplomatic P. P. Carp a apărat și a câștigat cauza românească în „Problema Dunării" desbătută în cea dintâi conferință europeană.

Pe temeiul — ușor, foarte ușor modificat pe urmă, în decursul vremii — regimul dunărean a fost cel de până acum, la începutul războiului actual.

România încă înainte de a se lămuri nouile interese și nouile stări de lucruri, tocmai dintr'un sentiment de prietenie și imparțialitate, în calitatea ei de cea mai importantă deținătoare a malurilor Dunărei, a convocat și a propus soluții care să asigure pașnica folosință a tuturor celorlalte state, printr'un control sever al navigației și înăbușirea oricărei încercări de a trece vase înarmate pe un drum care trebuia să rămână liber.

Continentul nostru așa de sbuciumat și așa de greu încercat, a suferit adânci prefaceri.

Biruința axei a făcut să nu mai aibă cuvânt puterile care porunceau până eri. Azi alte popoare orânduiesc o altă așezare între state și de aceea aceste popoare au un cuvânt de spus și el se va spune în Conferința ce se desbate acum la noi.

Alături de marile popoare ce statornicesc lumea viitoare, noi țările pe care soarta ne-a presărat dealungul malurilor Dunărei, suntem chemate să aducem partea noastră de contribuție la buna și dreapta rezolvare a chestiunii.

Pentru noi Dunărea, este un element vital, la fel, ba, desigur, în mai mare măsură de cât pentru alte popoare.

Nu înțelegem să ne bucurăm numai noi de binefacerile pe care ni le dă. E un bun comun și înțelegem să-l folosim printr'o cooperare armonică internațională.

Acest bun comun, îl vom apăra nu numai pentru noi dar și pentru toate popoarele dunărene și suntem siguri că vom găsi și aci înțelegere deplină din partea popoarelor Axei, popoare la care am găsit înțelegere și dorință de cooperare în atâtea alte domenii.

Cea mai mare parte din Dunăre este a noastră, dar tocmai noi o voim liberă pentru toate popoarele, căci numai din această libertate va răsări prosperitatea și liniștea tuturora.

Dunăre, Dunăre, drum fără pulbere, noi o voim în adevăr drum fără pulberea nici celei mai slabe umbre de asuprire, fără nici o pulbere de neînțelegere.

(ORDINEA)

România a asigurat o cooperare leală la gurile Dunării

...Țării noastre i-a revenit sarcina de a lua, în acest timp, seria de inițiative menite să stabilească pe Dunăre condițiile cele mai prielnice securității și pașnice navigației.

Notăm astfel acordul intervenit între Bulgaria, Ungaria, Jugoslavia și România, acord încheiat la Belgrad în ziua de 7 Aprilie 1940 și care a fost ratificat apoi de Comisiunea Internațională a Dunării — precum și cel stabilit la Galați, în ziua de 22 Mai 1940, prin adoptarea rezoluțiunii Comisiunii Europene a Dunării de către miniștrii plenipotențiari ai Germaniei, Italiei, Angliei, Franței și României.

Aceste însemnate acorduri se datorează exclusiv inițiativei țării noastre.

Ele au făcut să se recunoască la vreme, întinderea și realitatea perspectivei pe care o deschidea problemelor dunărene, unghiul de vedere românesc.

Vom aminti, între altele, că prin aceste acorduri s'a lăsat pe seama statelor riverane dreptul exclusiv de a-și face poliția în apele lor teritoriale, interzicându-se tot odată ca vasele streine — de războiu sau de comerț înarmate —să poată pătrunde în Dunărea fluvială și în Dunărea maritimă. Prin aceasta, pericolul unei extinderi a războiului în apele dunărene a fost desigur înlăturat. Dar în acelaș timp — statele riverane putând să ia în acest scop toate măsurile necesare — s'au realizat în întregime și condițiunile unei pașnice și intense navigațiuni atât pe Dunărea fluvială cât și pe cea maritimă.

Este de subliniat deopotrivă că prin acordurile menționate — care își păstrează pentru judecata viitorului un rol cu adevărat istoric — s'a dovedit de cât folos poate fi securității statelor riverane, existența unor organe permanente care să asigure, pe planul politic și diplomatic, o cooperare leală și activă în toate chestiunile navigației dunărene.

Ințelegând să-și rețină și să-și apere avantagiile naturale ale așezării sale la gurile marelui fluviu, România a dat și în trecut — cu prisosință — și va da și în viitor, — în acelaș chip — mărturia colaborării ei rodnice și leale cu marile puteri chemate să asigure libertatea navigației pe Dunărea maritimă, în cadrul unui organ internațional permanent.

(CUVÂNTUL)

Noul statut al Dunării

Conferințele dela Viena și București

In urma desființării Comisiunii internaționale a Dunării, care a avut competința pe partea navigabilă a acestui fluviu, între Ulm și Brăila, a rămas comisiunea europeană cu competința pe Dunărea maritimă, între Brăila și mare, dar cu atribuții și funcțiuni limitate prin acordul încheiat la Sinaia în 1939. Prin acel acord România, pe temeiul drepturilor sale de suveranitate și al intereselor sale economice de a avea asigurată o bună eșire la mare, a cerut modificarea statutului Dunării maritime, care nu mai corespundea nici cerințelor navigațiunii în sectorul gurilor Dunării.

Ea și-a luat obligația, în acord cu celelalte puteri reprezentate în C. E. D., de a asigura libertatea navigațiunii și de a întreține calea navigabilă pe Dunărea maritimă, în bune condiții.

Din cauza războiului și a modificărilor de ordin teritorial — pierderea Basarabiei de România și stabilirea nouii frontiere pe linia brațului Chilia între U. R. S. S. și România — s'a impus reglementarea navigațiunii pe Dunăre, spre a se evita încercările de sabotaj în sectorul Porților de fer și în alte sectoare ; după cum noua situație ce s'a creat la gurile Dunării, reclamă o revizuire a statutului Dunării maritime.

Pentru a scoate Dunărea de sub amenințarea de sabotaj, România a luat inițiativa conferinței de la Belgrad, la care au participat România, Jugoslavia, Bulgaria și Ungaria. La 17 Aprilie 1940 s'a semnat un acord la Belgrad, prin care se stabilește dreptul pentru fiecare stat de a supraveghea navigația și de a face o poliție mai severă în apele sale teritoriale. Acordul dela Belgrad a fost complectat la 22 Mai 1940 printr'un protocol semnat la Galați de reprezentanții : Germaniei, Italiei, Angliei, Franței și României. Ambele acorduri au avut ca rezultat consolidarea drepturilor și intereselor României în navigația pe Dunăre.

Intre timp s'au produs mari schimbări politice și economice în Europa occidentală și sud-estică. Acestea au făcut necesară revizuirea statutului Dunării și adaptarea sa la nouile împrejurări politice și economice. Din inițiativa Germaniei a fost convocată în Septembrie 1940 la Viena o conferință a statelor interesate și la 12 ale acestei luni s'a fixat un nou regim navigației pe Dunăre.

Conferința din Viena a creiat două noui organe de control și supraveghere a navigației dunărene : „Consiliul Dunării fluviale" și „Controlul Porților de Fier", în locul fostei Comisii Internaționale a Dunării. Această conferință a avut trei preocupări mai de seamă :

1) Să aducă colaborarea activă a Germaniei la soluționarea tuturor problemelor pendinte de navigația pe Dunăre și să consolidere interesele sale economice în această zonă.

In adevăr, Dunărea prezintă pentru Germania un interes vital, mai ales sub aspectul economic, căci ea este, pe de o parte, o arteră interioară comunității germane, stând în comunicație cu Rinul prin canalul ce-o leagă de el și mai departe cu Elba prin canalul dintre Rin și Elba și făcând trecerea pe apă din Marea Nordului până în Marea Neagră ; iar pe de altă parte, Dunărea este prelungirea naturală a căilor de transport fluvial german, care asigură economiei germane schimbul de mărfuri cu Sud-Estul Europei și, traversând Marea Neagră, cu țările din Sud-Vestul Asiei.

2) Să întărească solidaritatea dunăreană și să creeze o apărare efectivă a intereselor țărilor dunărene, respectând principiul dreptului fluvial internațional, libertatea de navigație și egalitatea de tratament pentru țările interesate.

3) Să facă distincție între Dunărea fluvială și Dunărea maritimă, care implică regimuri separate.

Acordul dela Viena a reglementat numai navigația pe Dunărea fluvială și a deschis problema unui nou statut și a unui alt organ de control special pentru navigația din zona gurilor Dunării. România va avea grijă să se stabilească un nou acord între țările cu interese reale în navigație cu Dunărea maritimă, care, așa cum s'a făcut la Viena, să-i asigure pe deplin drepturile și interesele sale și în această parte a Dunării. In acest scop a fost convocată o conferință la București, la care vor lua parte delegații României, Germaniei, Italiei și U. R. S. S.

(UNIVERSUL)

Creierul bătăliei navale

de Vittorio G. Ross

Un tânăr, un foarte tânăr căpitan de corvetă, parcurge cu două degete harta nautică și povestește cum a decurs bătălia. Lămurit, precis, descrie mișcările vaselor noastre ca și acelea ale inamicului : dispozitivul de marș, dispozitivul de luptă, grupările de avangardă, grupurile de legătură, grosul forțelor, distanțele de desfășurare, tragerea marilor calibre, bombardamentul torpiloarelor, perdelele de ceață.

Și pe când vorbește, degetele-i arse de soare aleargă pe albul hărții nautice, taie cercurile gradate ale rozei vânturilor, ating în treacăt negrul fumuriu al coastelor și insulelor, iar din vorba lui și din mișcarea geometrică a degetelor sale răsare bătălia și prinde formă ca o operă plastică.

Ca prin magie, fantezia ascultătorului își reprezintă vasele alergând, acostând, trăgând, tunurile cuirasatelor detunând cu zgomotul unei lumi care se prăbușește, tirul rapid, furios, ale torpilelor, fumul dens al cortinelor de ceață, coloanele de apă ale loviturilor inamice, câte două, câte trei, patru, cinci, erupțiuni albe de apă și de spumă ce cad deodată și se risipesc în vânt, stropind vasele vecine, vânătoarele cari merg la atac, tuburile de lansare gata de explozie sub albele perdele de ceață.

Imagine suscitată de descrierea precisă a ofițerului. Dar acum ascultătorul nu-l mai urmează. Aceasta e de acum istorie; istoria glorioasă a Italiei; document fixat de timp.

Ceeace ar vrea acum să știe ascultătorul, este cum a funcționat creierul creator al acelei mari opere de artă care este o bătălie navală: creierul bătăliei; să știe cum acest creier, adică Inaltul Comandament al Marinei, a condus de departe — dela o depărtare de câteva sute de mile de locul ciocnirii — vasele cari se aflau în mare și acelea cari au primit ordin să iasă din baze, îndreptându-le din manevră în manevră spre ciocnirea cu inamicul; să știe cum dela prima știre că inamicul a ieșit în larg, acest creier a ajuns la construcția planului bătăliei, la planul definitiv, perfect, care a devenit acțiune, faptă, istorie.

Nici o acțiune războinică nu este în așa măsură o operă de artă ca o bătălie navală: e și o operă de știință desigur, de foarte multă știință, dar mai presus de toate e o operă de artă.

In fața necunoscutului

Inaltul Comandament al Marinei nu poate să facă planuri, nu poate să pregătească bătălia încet și cu chibzuială, pe hărți. Inaltul Comandament al Marinei nici nu știe măcar dacă bătălia se va produce, căci nu ajunge voința lui ca să provoace bătălia; ca să se producă o bătălie pe mare, trebue să fie doi cari s'o vrea: noi și „ceilalți", noi și inamicul.

Și nu știe nici unde și când ar putea să se producă bătălia. Nimeni nu poate să prevadă în ce zonă a imensei suprafețe a mării cele două forțe navale se vor ciocni poate într'o zi.

Deasemeni, Inaltul Comandament al Marinei nu știe care va fi forța inamicului în ziua aceia; nu cunoștea nici măcar exact forța lui proprie, fiindcă un vas sau un grup de vase pe care contează, ar putea în ziua aceia să se afle, primul, în reparație și grupul, departe pentru a asigura libertatea comunicațiilor sau pentru a păzi o coastă.

Nimeni în război nu se află într'atât în fața necunoscutului, a neprevăzutului, ca Inaltul Comandament al Marinei, creier care trebuie să fie gata în orice clipă să răspundă la chemarea subită a Destinului.

Și iată că Destinul a sunat: inamicul a ieșit în larg. Știrea ajunge la Inaltul Comandament neprecisă, vagă; nu se spune care e forța inamicului, care e drumul ce l-a luat și cu atât mai puțin, care-i sunt intențiile. Din momentul acela, Inaltul Comandament al Marinei se află în fața „mănunchiului de posibilități" și trebue să aleagă; iar deasupra sa are o imensă răspundere și aci nu poate să aleagă.

Avioanele au plecat în recunoaștere: submarinele stau la pândă în apă, pe unde va trece, poate, inamicul; poate că prin submarinele acestea va putea să parvie Inaltului Comandament și vreo știre asupra dușmanului. Dar deocamdată creierul bătăliei nu lucrează decât pe baza ipotezelor și posibilităților.

Primele ordine pentru amiral au plecat. Inaltul Comandament a și luat o hotărîre; pe cunoașterea incertă a forței, a poziției și a drumului inamicului, a trebuit să decidă din ce baze vor ieși forțele cari vor trebui să se alăture acelora cari se află de acum în mare și care va fi punctul de joncțiune al vaselor.

Vasele sunt în drum și între timp au ajuns la Inaltul Comandament primele știri mai precise asupra inamicului; dar nu toate concordă; în special asupra poziției inamicului sunt multe divergențe. Dificultățile de observație sunt foarte mari; unii au observat prin periscop, la nivelul apei, păzindu-se spre a nu fi descoperiți de inamic și poate cu soarele în față și cu marea care din când în când acoperea ochiul de cristal ce scruta prin revărsarea și retragerea undelor.

Căutând printre știrile neconcordante elementele ce coincid, Inaltul Comandament își construiește planul de acțiune.

Dar cari vor fi mișcările inamicului? Aci totul este nesigur, totul e posibil. Iată însă că sosește o știre pe care o confirmă altele ce urmează; inamicul a acostat, a schimbat drumul. Și planul cade, prima arhitectură a bătăliei căreia Inaltul Comandament ajunsese să-i dea formă, se prăbușește. Totul trebue reînceput.

Și înaltul Comandament reîncepe; reface mereu planul, își schmbă prevederile, stabilește ceea ce va face dacă lucrurile continuă la fel; dar lucrurile nu continuă așa; se ivesc situații neprevăzute cari par a se afirma; însă deodată se transformă și ele, iar toate hărțile se schimbă pe masă.

Jocul de retușare, de refacere, de reconstrucție continuă mereu; ordine și informații pentru amiral pleacă încontinuu; alte informații sosesc fără încetare și ele trebuesc confruntate, coordonate, trebue să se facă o alegere printre ele, între timp, pe mare, vasele manevrează, acționează, concretizează în velocitate, în mișcare și în spațiu planul pe care creierul bătăliei îl creiază, îl modifică, îl reface fără încetare.

Pe această creațiune continuă, pe aceste deducțiuni, argumentări, previziuni, intuițiuni neîncetate, apasă una din răspunderile cele mai grele ce pot apăsa pe umerii oamenilor. Fiecare mișcare pe care Inaltul Comandament o ordonă amiralului, fiecare dispoziție pe care o ia, poate să fie o mișcare făcută prea devreme sau prea târziu, poate să fie o previziune pe care o mișcare a inamicului o răstoarnă complect, iar Inaltul Comandament nu mai are timpul s'o îndrepte.

A proceda la timp, nici o clipă prea devreme, nicio clipă prea târziu, e o regulă primordială, nu numai pe mare și în bătălie; dar pe mare și în bătălie, ea poate să fie o cauză de biruință sau de înfrângere. Și timpul de a chibzui acțiunea este extrem de scurt, o străfulgerare de intuiție care trebue imediat tradusă în manevră.

Acum inamicul e aproape. Ciocnirea se va produce. Acum Inaltul Comandament începe să verifice primele rezultate ale manevrelor, ale prevederilor sale. Acum nu mai poate să desfacă ceeace a legat.

Momentul Amiralului

Și acum strategia cedează locul tacticii: acum a venit momentul amiralului care are comanda forțelor pe mare. Amiralul trebue să puie vasele în posibilitatea de a concentra toată puterea focului asupra inamicului, să le dea o formație care să le permită un câmp maximum de tir și să reducă la minimum câmpul de tir al inamicului.

Dar vasele inamicului manevrează și ele spre a răsturna situațiile favorabile pe care amiralul le creiază vaselor sale. Două tehnici, două imaginații creatoare operează acum intens, aproape fulgerător, spre a trage fiecare din această luptă îndârjită, victoria de partea sa.

Tot ce e element cunoscut, cert, matematic — diversele velocităţi ale vaselor, diversele calibre ale tunurilor lor, diversele capacităţi de a încasa loviturile inamicului, — toată această vastă rețea a „diverselor" trebue închegată cât se poate de repede într'o unitate, elementele disparate trebuiesc coordonate pentruca din diversitatea lor să se creieze fuziunea, ansamblul bine articulat și operând armonios.

Apoi mai e și soarele; soarele care trebue căutat a nu-l avea în față, fiindcă soarele în față jenează tragerea tunurilor; și mai e și marea, care dacă e agitată, face tirul anevoios; și mai e și vântul care, când suflă dintr'o parte sau din cealaltă, poate să zădărnicească perdelele de ceață proprii și să avantajeze tirul și disimularea inamicului ca și atacurile torpilelor inamice.

Și acum, pe marele eșichier al mării, cele două armate încep să tragă. Să tragă și să manevreze fără încetare; în nicio clipă jocul nu devine stabil, ferm: mereu se ivesc situații noui. Torpiloarele, crucișetoarele ușoare și grele, cuirasatele — toate vasele, în grupuri și izolate, conduc acțiunea lor, creiază și înfruntă fiecare situații neprevăzute și diverse, iar toate aceste acțiuni izolate, apropiate sau depărtate, nu trebue să fie dirijate decât de amiral, după planul pe care el, și-l desvoltă mereu în minte traducându-l imediat în ordine.

Și se poate întâmpla ca loviturile inamicului să nimerească vasul amiralului și ca amiralul să trebuiască să conducă jocul formidabil de gândire și de hotărîre imediată printre explozii de proiectile de mare calibru, să gândească și să hotărască în timp ce proiectilele mari explodează de jur împrejur sau o salvă de torpile extrem de rapide e trasă contra carenei vasului său. Trebue să-și dirijeze jocul pe când vizibilitatea descrește și nu se mai poate recunoaște exact poziția vaselor proprii și a celor inamice, pe când un vas care trebuia să execute o anumită manevră, trebue să-și încetinească mersul fiind lovit de inamic, încât manevra aceia se produce cu întârziere sau nu se mai produce de loc, pe când avioanele de bombardament își aruncă bombele, torpiloarele își lansează torpilele, amiralul își vede vasele manevrând pentru a evita bombele și torpilele, iar planul alterându-i-se automatic din cauza unor fapte neprevăzute el trebuind să caute, pe cât posibil, să-l readucă la formele elaborate de intuiția-i tactică a bătăliei.

Și de pe toate vasele, de pe toate avioanele sale e o afluență neîncetată de știri; știri transmise prin radio sau comunicate prin semnale optice, prin ridicare sau coborîre de drapele multicolore, prin străfulgerări de proiectoare; știri despre mersul acțiunii fiecărui vas sau grup de vase, știri despre mișcările inamicului. Prin această afluență vertiginoasă de știri diverse și uneori contradictorii, amiralul trebue să regăsească firul celor ce se întâmplă departe de privirile sale.

In fiecare clipă are o valoare imensă, în fiecare clipă se întâmplă ceva hotărîtor pentru soarta bătăliei; o salvă bine nimerită poate avea consecințe enorme; apropierea amurgului poate să întrerupă o decizie care s'ar fi produs în mod ireparabil dacă soarele ar mai fi luminat timp de o oră.

O bătălie navală, o singură bătălie poate să fie o soluție definitivă, irevocabilă, în istorie.

Poate că în aceeaș clipă în care tânărul căpitan de covertă povestește bătălia de eri, amiralul primește dela Inaltul Comandament al Marinei știrea că inamicul a ieșit în larg și ordinul de a se pregăti de ieșire și el...

(CORRIERE DELLA SERA)

Reorganizarea pescuitului maritim este mai necesară ca oricând

Pierderea Basarabiei și cedarea Cadrilaterului au sdruncinat economia națională, însă cel mai crunt lovit a fost pescuitul.

Am mai vorbit aci de ceiace a însemnat pentru pescuitul românesc pierderea brațului Chiliei, a litoralului basarabean, cedarea țărmului drept al Dunării dela Turtucaia la Ostrov și cel al mării dintre Ecrene și Mangalia.

Pentru a ține piept scăderii producției de pește, care este o urmare firească a pierderilor de mai sus, pescuitul în: bălți, ape curgătoare și mare se cere imediat reorganizat. Haosul din trecut în administrația acestei importante ramuri de avuție națională putea trece neobservat. Astăzi lucrurile s'au schimbat. A ne mai complace și de acum înainte în indiferența trecutului, înseamnă că mergem cu pași repezi spre desființarea complectă a pescuitului. Vor pierde câteva mii de oameni existența, pescarii, iar statul va fi și el păgubit, cu sume importante pe cari le aduceau taxele la care era supus vânatul peștelui.

Pescuitul maritim

Cel dintâi care se cere reorganizat este pescuitul maritim. In acest compartiment loviturile au fost mai grele. Ele s'au accentuat mai ales prin cedarea malului mării dela Ecrene la Mangalia. Aci se găseau cele mai importante puncte de pescuit, dintre cari cele mai renumite la: Balcic, Cavarna și Sabla.

O reorganizare a pescuitului la mare nu va fi complectă decât atunci când statul va veni cu ajutor eficace. In general pescarii la noi sunt oameni săraci. Iși duc viața dela o zi la alta. Sunt lipsiți de sculele necesare, cari în momentul de față — ca și în trecut dealtminteri — sunt extrem de scumpe.

Pescarilor nu le face nimeni credit și sculele nu se pot procura decât cu bani. Statul prin controlul ce-l exercită asupra vânătorilor pescari poate considera la adăpost creditul ce-l va face acestora pe termen lung și cu dobândă redusă.

O reorganizare temeinică a pescuitului maritim nu se poate concepe fără înființarea unor cooperative. La Constanța se ventilează o asemenea idee și mișcarea legionară n'ar avea decât de profitat de pe urma acestei înfăptuiri. In rândurile pescarilor noștri dela mare avem elemente capabile și cinstite. Insușirile acestea nu le pot fi de niciun folos când le lipsește mijocul de a înteți vânatul peștelui.

Suntem în plin proces de emigrare a scrumbiilor din Marea Neagră. In această epocă când adevărate bancuri de scrumbii se îndreaptă către mări mai calde, pescarii români abia prind câteva sute de kg. pe zi.

E drept că de astă dată se resimte și lipsa mâinilor de lucru. Majoritatea pescarilor se găsesc concentrați.

Procedându-se la reorganizarea pescuitului la mare, în ceasul de față se va putea face și naționalizarea pescarilor vânători. Cei ajutați trebuesc să fie — cu precădere — românii, singurii cu o stare materială paupera.

La Dakar, capitala Senegalului

— Un scurt popas la „Poarta Continentului Negru“ — Insemnări dintr'un vechiu jurnal de bord

Războiul uriaş, care se desfăşoară azi aproape pe întreg cuprinsul Pământului, a făcut ca Dakar-ul, „cheia Continentului negru", să constituie un episod aparte.

A fost un episod de scurtă durată, care însă are o insemnătate deosebită, prin însăşi importanţa punctului numit.

In cadrul acestor rânduri, socotim că aprecierile şi consideraţiunile de natură politică nu-şi au rostul, şi de aceea nici nu facem niciuna.

Cum însă portul Dakar este foarte puţin cunoscut de covârşitoarea majoritate a cititorilor „Ligii Navale Regale Române", credem că nu este lipsit de interes să dăm câteva indicaţiuni asupra lui, indicaţiuni în treacăt şi căpătate în cursul unei călătorii care acum câţiva ani l-a dus pe scriitorul acestor rânduri pe acolo, şi mai jos, spre America de Sud, dincolo de Equator.

Detaşem, dintr'un jurnal de bord, personal, cele câteva aspecte de mai jos, aşa cum le-am notat atunci la faţa locului.

MUZICA OCEANULUI, IN TĂRIA NOPŢII...

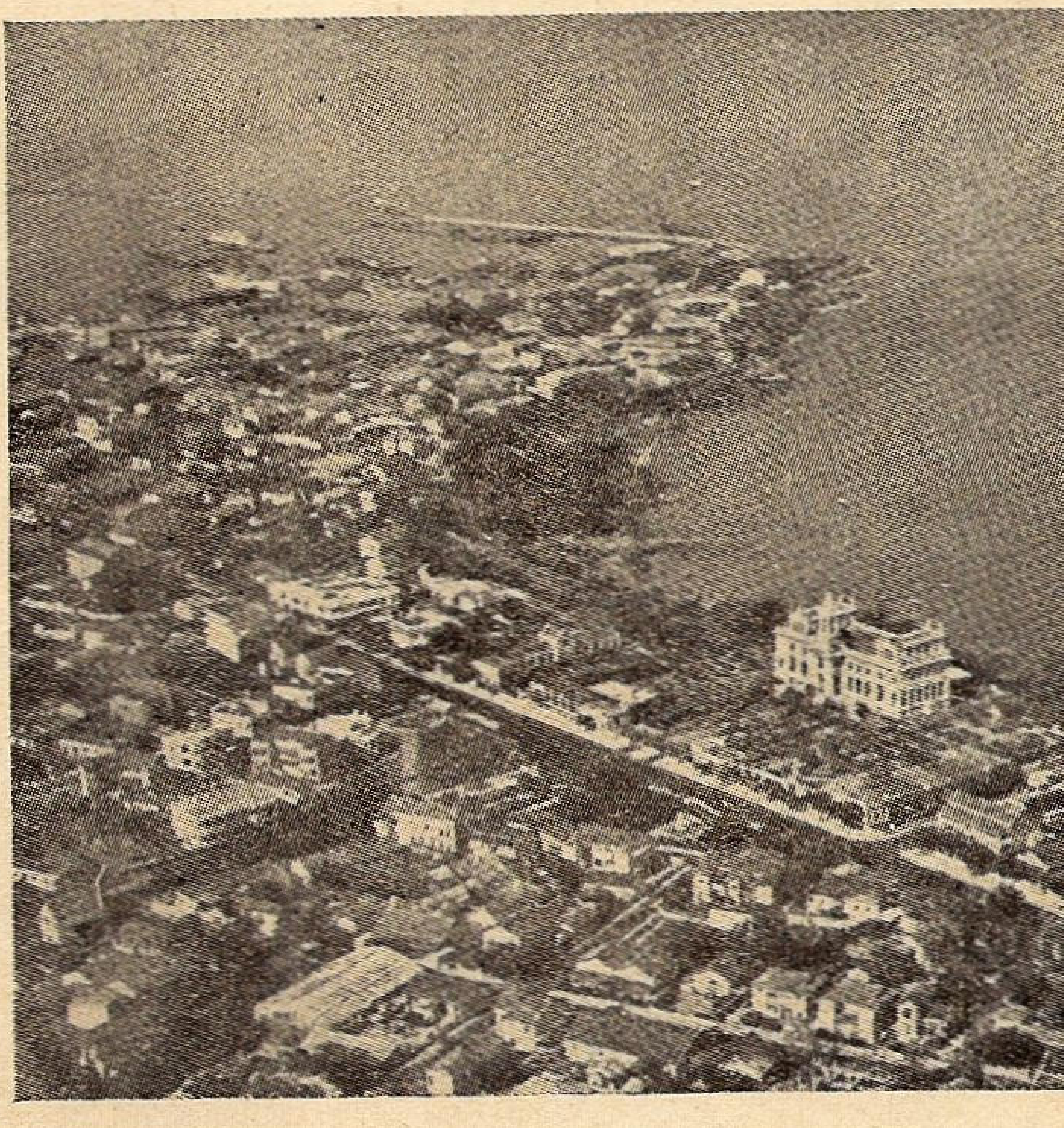
Ora 2 noaptea. — Am stat astăseară până târziu, lucrând, punându-mi la punct însemnările de drum. Când am ieşit din fumoar, pe punte, rămăsesem singur cu marinarul de serviciu, marinar care-şi face, atent, rondul de noapte, inspectând toate colţurile din sectorul dat în grija lui, în vreme ce „Méduana", vaporul nostru, îşi urmează cursa în plin Ocean.

„Méduana" oscilează mereu, babord-tribord şi invers; mişcarea e lentă, prelungită şi la intervale regulate. O linişte adâncă, însă plină de frământarea uriaşe a Oceanului, învăluie lumea noastră şi marele vapor luminat, care se pleacă, se ridică, şi iar se pleacă spre a se ridica... In tăcere, valurile se aud rupându-se, vâjiind, alergându-se şi spărgându-se, fără odihnă, făcând să se ridice, pe tot cuprinsul, o larmă formidabilă şi nesfârşită, ca a unui gigantic frunziş scuturat de vijelie...

Trebuie auzită odată, noaptea, — când toată lumea doarme, — această muzică, necomparabilă cu nimic, a transatlanticului săltând pe imensitatea apelor, cu luminile de drum aprinse, în singurătatea plină de zbucium şi fără de drum!... Puntea şi culoarele, strălucind, luminate pe jumătate, parcă dorm şi ele, caşi pasagerii închişi în cabine şi amorţiţi în paturile lor, pasageri cari nu aud şi nu văd nimic din măreţia acestui moment...

Dar cugetul călătorului singuratic, care stă îngândurat, întârziind afară şi scrutând cerul posomorât şi valurile mişcătoare, prinde, în această lunecare peste reci adâncuri fără fund, cea mai bizară muzică pe care închipuirea o poate construi: şueratul întretăiat şi ascuţit al vântului venind de departe; duduitul înfundat şi neostenit al maşinilor lucrând nevăzute de nimeni; sinistrul scârţâit al vaporului care se tot înalţă şi se pleacă troznind din toate încheeturile; lupta surdă a valurilor cari se tot izbesc şi se tot sfărâmă... Intr'un asemenea ceas, de neuitat, călătorul percepe, uimit, o mie de ciudate şi parcă tainice zgomote, ale unei tragice învălmăşeli dârze, ale unei sălbatece şi infinite lupte, născând din adânc şi pierind în neştiut...

Oceanul, noaptea, vorbeşte o limbă plină de adânc mister, pe care Pământul este ursit să n'o înţeleagă niciodată.



Vedere generală a Dakar-ului.

Muzica aceasta oarbă, eroică şi fără glas, şi aplecările năvii, când pe o coastă când pe alta îţi cântă în amintire vreme îndelungată după ce ai debarcat.

Şi perna îi joacă sub cap, călătorului, până într'a zecea noapte, dormită la uscat, aşa cum îi juca pe frământata întindere a Oceanului, în lungi şi adânc - turburătoare nopţi de nelinişte şi de uimire.

Cinci zile şi cinci nopţi, — afară de ziua de azi, — ne despart de cea dintâi escală pe care o vom face, la Dakar, pe coasta de Vest a Africei.

O PRIVELIŞTE DE NEUITAT, IN LARGUL OCEANULUI.

Ora 8 dimineaţa. — Avem azi o zi rece, cu vânt sensibil din pupa, vânt care ne urmăreşte mereu, împingându-ne din urmă, de când am intrat în Atlantic. Oceanul face spumă uşoară, pe toată întinderea, cât văd cu ochii. Cer jos, căzut parcă peste noi, cu nouri apoşi lăsându-te să crezi că în curând va începe să plouă.

Exemplul bulgar

In materie de pescuit la mare am mai făcut adesea comparaţii dureroase între noi şi vecinii de la Sud, Bulgarii.

Guvernele vecinilor noştri au pus o preţuire deosebită în desvoltarea pescuitului. Preţuirea aceasta a constat dintr'o adevărată întrecere a ajutorării pescarilor vânători bulgari cari au astăzi situaţiuni de invidiat faţă de cobreslaşii lor din România.

De astă dată nu ne vom pierde în amănunte. Vom arăta măsurile urgente ce au fost luate în această privinţă în Cadrilaterul cedat.

Din primele zile au fost instituite câteva cooperative puternice. Preşedintele uneia dintre acestea, dela Sabla, este un fost paznic al Parid-ului, Enciu Petroff.

Cooperativelor pescăreşti înfiinţate în Cadrilater, guvernul din Sofia le-a acordat un împrumut de 5 milioane leva.

Dijma cuvenită statului, pentru încurajare, a fost şi ea redusă. Pentru peştele vânat în mare pescarii bulgari plătesc în valoarea lui o taxă de 3 la sută, iar pentru cel prins în bălţi dijma este de 12 la sută. E suficient să spunem că în ceiace priveşte pescuitul în bălţi statul ia la noi aproximativ 50 la sută din valoarea vânatului.

Am arătat aci cele ce s'au petrecut în Cadrilater, tocmai ca ele să fie un îndemn pentru reorganizarea rapidă a pescuitului în România, cel puţin la mare, unde producţia a scăzut simţitor.

(„CURENTUL")

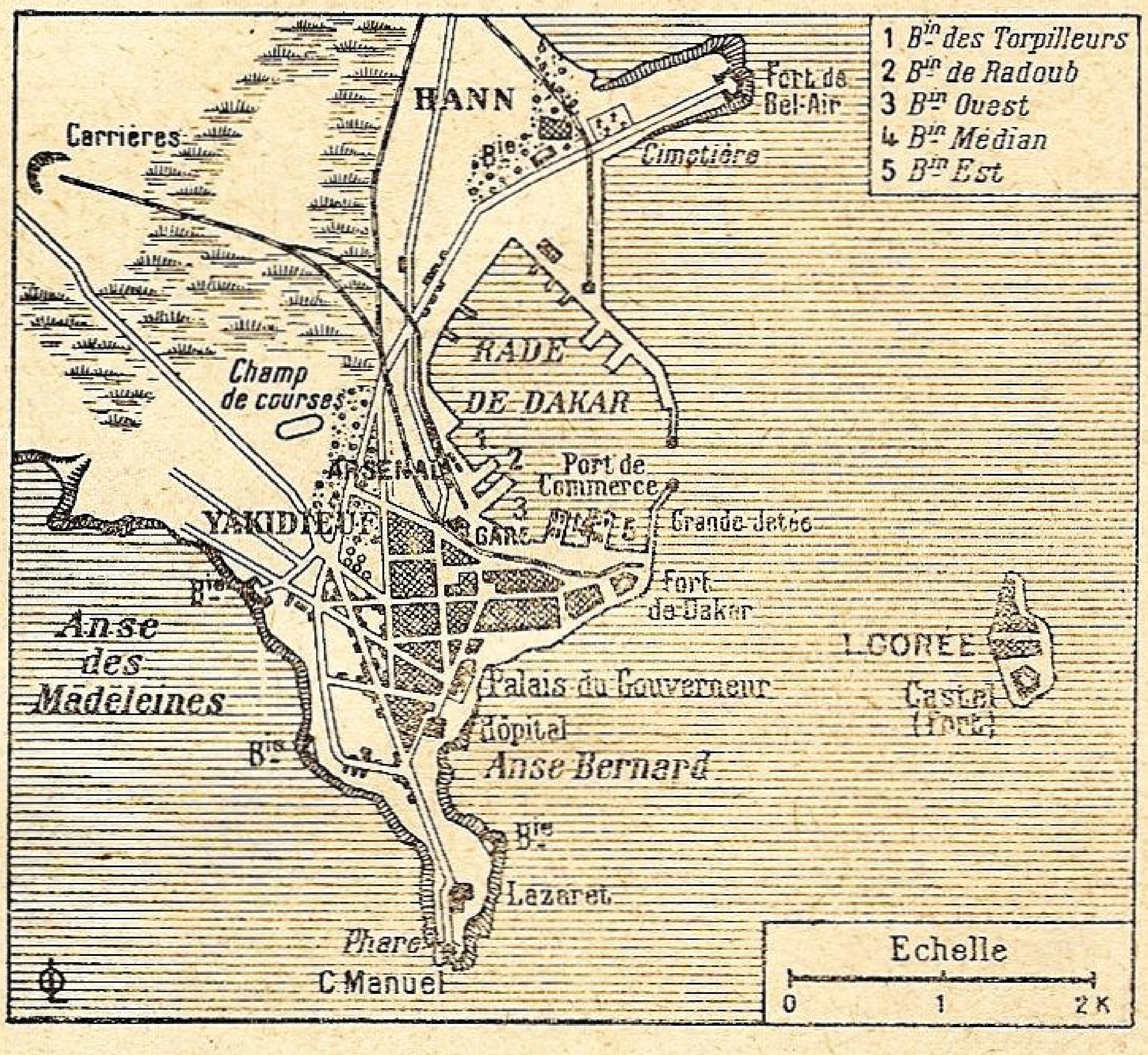
Cum mă uit la nesfârşirea apelor, văd trecând pe lângă noi, de travers, un vas cu pânze, o mare corabie, care mă face s'o privesc încremenit... In imensitatea Oceanului, corabia joacă în forme adânc impresionante... Zic „impresionante", ca să nu întrebuinţez cuvântul „înfricoşetoare", care singur ar da sensul exact al situaţiei.

Este uimitor, şi aproape de necrezut, — mai ales când priveşti din cadrul confortabil al unui masiv transatlantic, — să constaţi că sunt oameni cari de bunăvoie s'au decis pentru viaţa pe o corabie ca aceasta, pe care o văd săltând şi învârtindu-se, culcându-se când pe o coastă când pe alta şi ridicându-se nebuneşte, când aruncată pe o creastă de val, când prăbuşindu-se în adânc, de nu-i mai vezi decât vârful aplecat al catargului din mijloc şi un colţ al pânzei mari...

Mă gândesc, cu o nespusă uimire, că oamenii depe această corabie „şi-au ales" viaţa pe care o duc şi că nu simt deloc nevoia s'o schimbe...

Voalierul a trecut departe, în diabolicele lui salturi, şi a pierit în urma noastră, pe drumul fără cărare pe care şi noi ne legănăm fără încetare.

De sus, de pe comandă, când privesc în sus, nu văd, cât îmi cuprinde ochiul, de jur împrejur, decât un disc albastru vineţiu, — mişcător deşi pare fix, — un disc care, ca o adevărată cupolă, ne acoperă confundându-se cu nestatornica linie a orizontului....



Rada Dakarului

. . . .

. . . .

POPOSIND PE COASTA CONTINENTULUI NEGRU

Ora 10 dim. — Suntem, însfârşit, în Africa!

Am ancorat la cheul portului Dakar, la una din „porţile Continentului Negru", pe care-l privesc deocamdată, de pe puntea vaporului, cu ochi mari şi plini de nerăbdare. Suntem într'o baie; cheul, masiv şi cenuşiu, ne stă la babord; un dig lung, înaintat, ne încadrează la tribord.

„Méduana" s'a aliniat frumos lângă un alt mare vapor, cu carcasa văpsită alb, pe care se detaşează, vizibil şi evocator, numele „Hogar"...

Ne-am lăsat schela şi astfel ne-am legat cu uscatul pe care, la douăzeci de paşi de noi, lumea locală mişună, vociferând şi agitându-se în toate direcţiile...

Ciudate fiinţe negre, în picioarele goale şi cu câte o pălărie de paie sau un turban pe cap, ridică, cu lungi braţe de smoală, saci şi lăzi, frământându-se şi strigând, sub un soare arzător.

In lumina vie, deasupra bizarei adunări omeneşti care aleargă şi se frământă, printre grămezile de saci, de lăzi şi de butoaie, se ridică, în fund, — ca în toate marile porturi, — metalicele braţe negre ale elevatoarelor... O pulbere fină roşcată, ridicându-se de pe pământ şi curgând parcă din cer, tremură în soarele care devine din ce în ce mai arzător, îngreuind aerul plin de zgomote şi de culori...

Printre aceste chipuri indigene, noui pentru mine, şi cari-mi vorbesc de o lume ciudată, păşesc domol şi rar, oameni îmbrăcaţi în alb şi purtând căşti coloniale albe: Sunt funcţionarii, europenii...

Mişcarea intensă a mulţimii de jos nu încetează nicio clipă. Ea se desface şi se regrupează în linii noui, dând alte aspecte, mereu schimbătoare, în arşiţa din ce în ce mai accentuată, plină acum de praf de cărbuni, de strigăte necontenite şi de scârţâitul macaralelor cari se'nalţă încărcate şi apoi revin, cu cleştele desfăcute ca degetele unei mâni monstruoase...

LA DAKAR, IN PIAŢA KERMEL

Cobor din vapor şi mă strecor printre stivele de scânduri şi prin grămezile de lăzi cu mărfuri cari, venite din toate părţile lumii, se prăjesc acum sub arşiţă... Ies prin faţa vămii, unde funcţionari europeni, în alb, supraveghiază această imensă forfoteală, şi pornesc să văd deaproape înfăţişarea portului Dakar.

O stradă largă se deschide imediat la dreapta, între două şiruri de case în două etaje, case cu zidurile roşcate şi cu ferestre mici patrate, adăpostite de obloane. Soarele le arde cu putere, încingându-le pereţii scânteetori în lumină.

Un debit de tutun şi de ziare, — unde lumea face coadă de câte ori soseşte vreun vapor din Europa, — cafenele cu terase acoperite cu pânză şi cu mesele rânduite la umbră, magazine cu stămburi colorate şi cu mărunţişuri, se aliniază în rând cu locuinţele în cari oamenii par că vor să se ascundă şi de văpaia soarelui şi de nisipul mărunt care porneşte printre trotoarele încinse, la cea dintâi adiere de vânt... Prăvălii cu „amintiri" pentru străini, cu evantaie împletite dintr'un fel de papură fină şi lucioasă, cu cuţite primitive lucrate din ciocan, de indigeni, cu străchini de lemn, colorate, cu papagali vii, sau câte un pui de maimuţă din neamul „uistiti", îmi reţin privirile.

Pe stânga, e localul poştei, o încăpere murdară şi neîngrijită — cum erau odinioară biurourile de percepţie de pe la noi, — şi care adună în faţa ghişeurilor ei o mulţime de bărbaţi şi de femei mirosind oribil a sudoare veche.

Mă opresc întâi în stradă, căutând să îmbrăţişez cu o privire mişcarea ei întreagă, gloata atât de bizară şi de pestriţă a populaţiei negre.

In faţa mea, e o piaţă... Iată chipuri negre, ca cioplite în abanos, cu mari buze răsfrânte şi cu obrazul lucios, cu lungi mâini subţiri şi cu picioarele negre goale în papuci... Această lume, pe care o văzusem de atâtea ori în închipuire, — născând din Pierre Loti sau din Blasco Ibanez, — vorbeşte mult, gutural şi totuşi ascuţit, agitându-se de parcă s'ar tot certa... Femei negre, înalte şi suple, ai căror dinţi albi lucesc pe faţa de catran, vând, în soare şi în roiuri de muşte, bucăţi de peşte, salată verde, pâine, grăunţe curioase şi atâtea lucruri de mâncare al căror nume şi gust eu încă nu le ştiu.

O larmă ascuţită, în crâmpeie guturale, animează pe mulţii vânzători senegalezi cari-şi strigă mărfurile, caşi pe muşteriii cari se tocmesc, întorcând marfa în mână pe toate părţile şi gonind muştele cari-i pişcă adânc. Gurile cu buzele mari şi căzute vorbesc o limbă neînţeleasă mie, ochii cu pupilele albe se detaşează pe negrul lucios al feţii, mâinile lungi se'ntind purtând nişte coşuri rotunde, ca jumătăţi tăiate din nişte enormi dovleci.

CEVA DESPRE ELEGANŢA SENEGALEZĂ

Imbrăcămintea acestei mulţimi îngrămădite care stă jos, pe nisip, în soarele arăzător, e tot ce poate fi mai neaşteptat: Lungi halate colorate, — mai ales albastre deschis, pentru bărbați, — de un efect tot așa de grotesc ca și albul scrobit în care văd, cu uimire, pe unele femei, un fel de lung „camisole”, aruncat peste un halat colorat verde sau galben și atârnând până deasupra picioarelor goale în papuci brodați cu fir multicolor.

Contrastul e în adevăr surprinzător, dar preferința acestei lumi primitive pentru culoarea țipătoare și crudă, și a femeilor pentru pânza albă scrobită, nu e mai puțin mică...

Coafura senegaleză merită și ea să fie menționată : privesc mirat, tinere fete și copile, cu capul ras parțial, păstrând spre ceafă numai câteva pămătufuri, după cum văd femei în vârstă purtându-și părul, tare și aspru ca o perie, aranjat în două trei înalte etaje, deasupra cărora stă un mic fes, o tichiuță, de pânză ori de mătase roșie, albastră sau verde...

Femei senegaleze, cu o deprimantă linie de figură, trec pe lângă mine, în stămburile lor colorate, ducând în spate, într'un fel de legătură, un copil complect gol, copil cu capul anormal de desvoltat, căruia-i joacă ochii mari pe figura de smoală. Ea, mama, ține în gură capătul unui băț care, — mi s'a spus, — printr'o frecare specială îi păstrează dinții albi ; urechile îi poartă mari și complicate poveri de tinichele lucitoare, — podoabe, — cași mâinile cari au brățări lucrate numai din ciocan.

*

Am pornit în orașul propriu zis, pe larga și îngrijita Avenue Roume, cu case având înfățișarea unor cochete vile. Acolo este un frumos și aerisit parc, în mijlocul căruia se ridică statuia generalului Faidherbe, întemeetor al dominației franceze în Africa.

Pomi scurți cu coroana rotată, — semănând cu castanii noștri, — încadrează Avenue Roume, care duce spre Place de la République, unde se află și frumoasa clădire reședință a guvernatorului Senegalului.

Primul colț, la dreapta, duce în Avenue Courbet, unde, cași pe celelalte artere principale, case de piatră, cu aspect de vile și cu obloane la ferestre, sunt presărate cu numeroase alte clădiri moderne, în curs de construcție...

. . . .

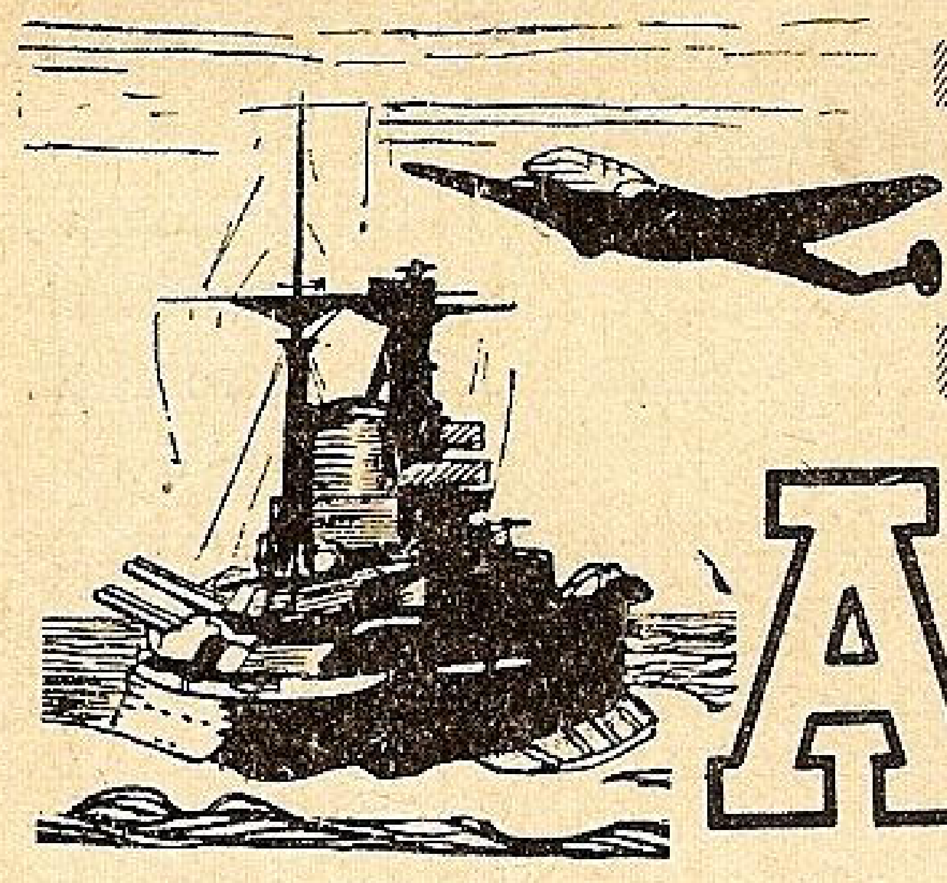
Am revenit spre port pe Avenue Gambetta. Prin mijlocul drumului încins, căruțe late, pe două roate, trec încărcate cu saci, înaintând prin văpaie și prin ploaia de nisip, mânate de oameni cu turtite fețe smolite pe cari răsar aspre tulee de barbă ca firele unei perii mâncate de vreme.

Am părăsit, cu un sentiment de sensibilă ușurare, acest încins colț de Continent, cu o floră prăfuită, chircită și uscată, unde, timp de un an, plouă doar cât plouă în două zile în alte regiuni ale Pământului...

Și am revenit la vapor, care așteptă pe întinderea lucie, răcoroasă și albastră a mării, ca spre un loc de mângâietoare odihnă...

MIHAIL NEGRU

Dacă Vecinul Dv. are...
O INSTALAȚIE DE ELECTRICITATE, atunci
o puteți avea și Dv.



RASBOIUL AERO-NAVAL

CRONICA EVENIMENTELOR
1 Octombrie — 15 Noembrie

Războiul direct și indirect am putea spune că a cuprins întreg globul și a devenit unul de hărțuială. Nici unul din beligeranți nu poate zice că deține stăpânirea mărilor și a aerului. Insuși lordul CHATFIELD a arătat în Camera Lorzilor și a Comunelor „dificultățile pe care Marea Britanie a avut și le are de întâmpinat”.

„Vasele noastre de război sunt expuse atacurilor aeriene. Germania domină aproape toată întinderea coastelor europene. O asemenea situație grea nu a mai existat din 1805, când Napoleon a încercat să cucerească insulele britanice. Inamicul se bucură, față de noi, de mari avantaje strategice. Cea mai grea problemă pentru Anglia este menținerea comunicațiilor maritime. Acțiunea submarinelor germane în Atlantic a devenit amenințătoare, iar trecerea prin Canalul Mânecei o imposibilitate. Convoaiele noastre trebue să ocolească pe la Capetown”.

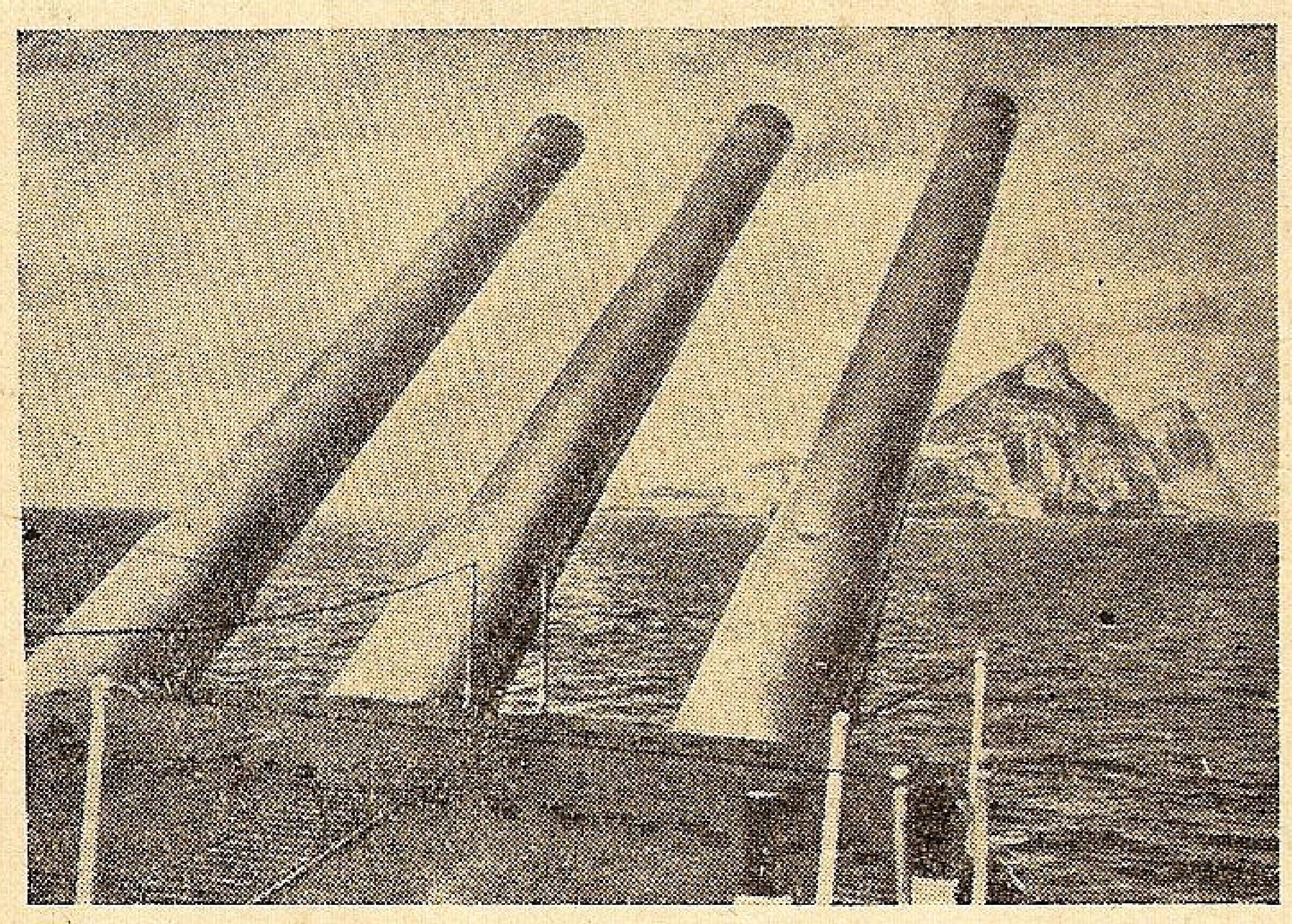
Vom face totuși o scurtă expunere a celor întâmplate în cele 45 zile :

ACȚIUNI AERONAVALE

In Europa occidentală, la 18 Octombrie, a avut loc în canalul dintre Irlanda și Anglia, — după Germani chiar în golful de Bristol, — o ciocnire între mai multe distrugătoare germane și crucișetoare engleze, la care s'a adăogat și aviația britanică. Distrugătoarele germane s'au retras spre bazele lor de pe coasta Franței, după ce au lansat torpile, cari ar fi lovit unul din crucișetoare.

Bateriile cu tragere lungă au bombardat Dover.

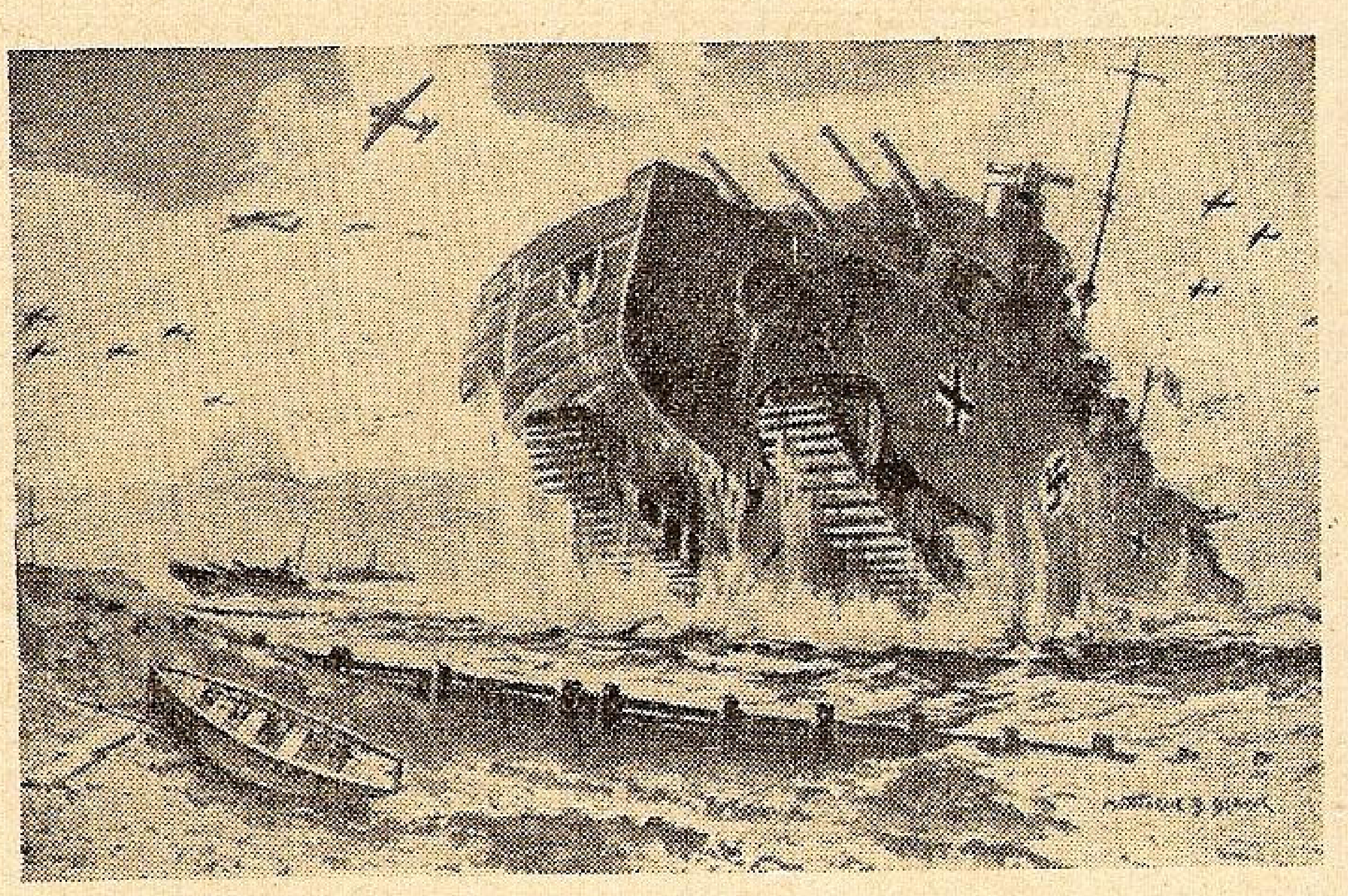
La 21 Octombrie mai multe vedete engleze s'au apropiat de coasta canalului Mânecii, în apropiere de Ostanda, atacând un hidroavion. Bateriile de coastă germane au intrat în acțiune și au respins atacul.



Una din cheile Mediteranei: Gibraltarul

In Mediterana, în noaptea de 13/14 Octombrie, grupuri de torpiloare italiene au întâlnit la 80 mile sud-est de Sicilia, forțe navale engleze, scufundând un crucișetor, LIVERPOOL, și avariind altele. Italienii au pierdut două torpiloare și un distrugător, iar după versiuni engleze 3 distrugătoare au fost date la fund de crucișetorul „AJAX”, eroul dela Montevideo.

Ziua, aceleași formații au fost atacate de aviația italiană, care a avariat un vas port-avioane.



Cuirasat-tank-submarin cu care englezii cred că se va face atacul german.

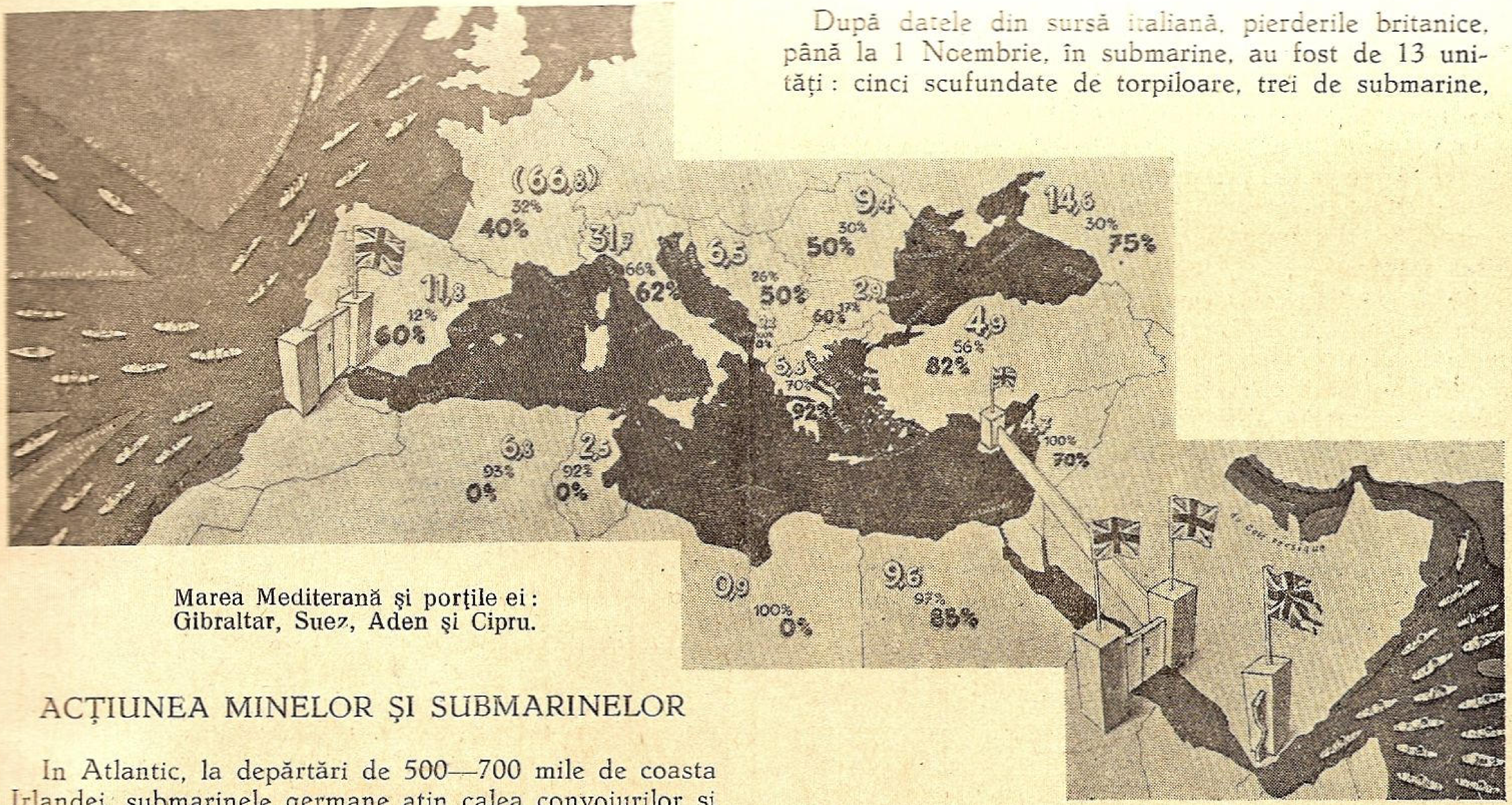
A doua zi forțele navale au fost din nou atacate de aviația italiană, care a torpilat un crucișetor și avariat un vas de transport.

In noaptea de 14 spre 15 Noembrie o escadrilă de contratorpiloare grecești a întâlnit și atacat mai multe unități italiene în canalul Otranto. Nu se cunosc rezultatele.

Pe coasta norvegiană, la 17 Octombrie, mai multe distrugătoare engleze au atacat și scufundat un vas auxiliar german.

In Extremul Orient, ca urmare a acordului tripartit dintre Germania, Italia și Japonia, o escadră japoneză a executat, ajutată și de forțele aeriene, în ziua de 4 Octombrie, trei debarcări reușite, cu toată furtuna, pe coasta de sud și de west a peninsulei Leiciu, spre a tăia drumurile de aprovizionare ale mareșalului Ciang-Kai-Sec.

In Africa occidentală, generalul de Gaulle, după nereușita dela Dakar, a încercat, la 27 Octombrie, o nouă acțiune prin Congo belgian, cu concursul colonelului de Larminat, pentru a pune mâna pe Gabon, Congo și Camerun. Pentru aceasta mai multe unități navale franceze au sosit în porturile de pe coasta Gentil sur Ogue și Libreville. Acesta din urmă se pare că ar fi în mâinile englezilor.



Marea Mediterană și porțile ei: Gibraltar, Suez, Aden și Cipru.

ACȚIUNEA MINELOR ȘI SUBMARINELOR

In Atlantic, la depărtări de 500—700 mile de coasta Irlandei, submarinele germane ațin calea convoiurilor și reușesc a face victime. Astfel, printre altele, într'o singură zi, la 15 Octombrie, au fost date la fund 2 petroliere și vaporul înarmat DEVONSHIRE de 11.275 tone. Vestitul căpitan german Prien, a ajuns la 200.000 tone!

Cea mai grea săptămână a fost între 14-21 Octombrie: Au fost scufundate:

32	vapoare britanice cu un tonaj de	146.518 tone
7	vapoare aliate cu un tonaj de	24.686 tone
6	vapoare neutre cu un tonaj de	26.816 tone
	Total =	198.030 tone

Dela începutul războiului, media săptămânală fusese de 57.000 tone.

Acest progres (!) se datorește marilor concentrări de submarine, într'un punct din oceanul Atlantic. Au fost date la fund în luna Octombrie, 827.000 tone, iar dela începutul războiului 7.162.000 tone, din cari 1.810.000 de nave de suprafață, 3.714.000 de submarine și 1.838.000 de aviație.

La 4 Noembrie submarinele germane au scufundat crucișetoarele auxiliare britanice LAURENTIC de 18.724 tone, PATROCLUS de 11.314 tone și vasul armat CASANARE de 3.376 tone.

Pe coastele franceze, la 25 Octombrie distrugătorul britanic „Venezia" a fost scufundat de o mină. Un submarin britanic a dat la fund un torpilor german.

In marea Roșie, la 21 Octombrie, un convoi britanic escortat, a fost atacat în două rânduri de torpiloarele italiene, cari, după o luptă crâncenă, au reușit să scufunde 6 vapoare de comerț. Un crucișetor britanic de tip *Sidney*, intrând în raza bateriilor de coastă italiene, a fost greu încercat și silit să se retragă.

Câteva distrugătoare italiene au fost și ele date la fund. Comandantul unuia din ele, — MULLO, — după ce a evacuat echipajul, s'a dus la fund cu nava sa. Ordonanța personală, care făcea parte dintre cei salvați, văzând gestul comandantului s'a aruncat în mare spre a muri și el.

Submarinul italian MEDUSA a doborît un avion englez în Mediterana. Uneori sar și peștii la vulturi.

Un submarin și un M. A. S. (vedetă rapidă, de care avem și noi trei) au scufundat fiecare câte un submarin englez în Mediterana.

După datele din sursă italiană, pierderile britanice, până la 1 Noembrie, în submarine, au fost de 13 unități: cinci scufundate de torpiloare, trei de submarine, patru de vedete și unul de o mină, ceeace ar însemna 50% din totalul lor.

AVIAȚIA

Ca și până acum, aviatorii, cu toată vremea rea chiar în Mediterana, nu au avut astâmpăr, făcând chiar performanțe.

In ordine alfabetică, spre a nu supăra pe nimeni:

Aviația britanică și-a continuat raidurile asupra Germaniei, având ca obiectiv special, depozitele de carburanți și porturile Rotterdam, Flessingue, Dunkerque, Boulogne, Calais, Havre, Cherbourg, Gravelines, Ostande, bateriile de coastă dela Gris Nez, Hamburg, — în special șantierul Blohm și Voss, unde a fost construit „Mircea", — Bremmen.

De asemenea și în Africa a fost bombardat Bengazi, pricinuindu-se avarii cheurilor și vapoarelor aflate în port.

Nici Italia nu a fost scutită, cu sboruri din Anglia chiar: Brindisi, Napoli. La 10 Noembrie a bombardat portul Tarento, anunțând scufundarea a două crucișetoare, două cuirasate și doi auxiliari. Italienii arată însă că numai o singură unitate a fost grav avariată.

Aviația germană a continuat atacurile, din ce în ce mai înverșunate, cu toată ceața, asupra Londrei, Birmgham, Swansea, Cardiff, Gibraltar. Nici convoiurile n'au fost lăsate. Printre alte victime se citează scufundarea marelui transatlantic EMPRESS OF BRITAIN de 42.348 tone, lovit la 100 mile West de Irlanda.

Aviația italiană a luat în primire porturile Alexandria, Aden, Insula Perim. Un record a fost bombardarea insulei Barheim din golful Fernic, la 4.500 km. depărtare de **baze.**

In Mediterana au atacat la 1 Octombrie două crucișetoare britanice. Dela 26 Octombrie, unități italiene colaborează cu cele germane, la atacul insulelor britanice.

POLITICE

Un submarin italian surprins de mai multe unități britanice, s'a refugiat la Tanger.

Un distrugător și un hidroavion britanic, urmărindu-l a violat apele Tangerului, pe care le-a părăsit numai la apariția a 3 avioane spaniole.

Regimul internațional din Tanger a fost desființat, încorporându-se la Marocul spaniol.

In extremul orient sunt semne de o cooperare a flotei americane cu cea britanică, cu baza la Hong Kong, în special pentru submarine. Scopul ar fi stânjenirea aprovizionărilor din Japonia, care momentan deține stăpânirea mării.

Flota americană se poate considera pe picior de război.

In legătură cu tensiunea din Pacific, d. Roosvelt, președintele Statelor-Unite, a făcut următoarea declarație:

„Trebue să ne gândim la dreptul de nestingherită folosire a oceanelor Atlantic și Pacific. Primejdii fără pereche obligă Statele Unite să înceapă construirea unei marine de război și a unei aviații în stare să apere toate coastele Americilor, împotriva oricărei combinații de puteri vrășmașe".

Trupele japoneze au ocupat concesiunile britanice și americane din Shangai.

GRECIA

un nou teatru de război.

Cu toată silința înăbușirii unui conflict în Balcani, silință cu soluții atât de dureroase pentru Țara noastră, — focul a isbucnit totuși dela sud: Italia a dat un ultimat Greciei, care se pare că era înfeudată în politica britanică. Ultimatul fiind respins, trupele italiene au trecut frontiera, aviația a bombardat porturile Patras, Corint și aerodromurile dela Tatoi, iar marina engleză a așezat mine în jurul coastelor.

Flota de comerț sub pavilion grec, a fost pusă la dispoziția Angliei.

Obiectivul pare a fi Salonic.

Bombardările porturilor Corfu, Salonic, Patras, Sada, sunt aproape zilnice. Ca răspuns s'au bombardat porturile italienești.

ATACUL DELA DAKAR

In numărul trecut, am făgăduit că vom veni cu amănunte asupra atacului dela Dakar, a cărui importanță s'a văzut în articolul d-lui Negru. Redăm versiunea oficială:

In zorii zilei de 23 Septembrie, a apărut în fața Dakarului, o escadră britanică, alcătuită din două cuirasate, patru crucișetoare, mai multe torpiloare și șase crucișetoare auxiliare cari transportau 7.000 oameni destinați unei acțiuni de debarcare. Impreună cu ele erau și câteva avizouri franceze, puse sub ordinele generalului de Gaulle, îmbarcat pe unul din ele.

Două avioane și-au luat sborul de pe una din navele escadrei, aterisară pe aerodromul din Dakar și încercară să provoace o revoltă, dar comandantul aerodromului a arestat pe noii sosiți.

Puțin după aceasta, două vedete, purtând pavilionul francez și cel alb, au acostat spre a înmâna guvernatorului general al Africei occidentale franceze, d. PIERRE BOISSON, un ultimat prin care era somat să predea colonia.

Ultimatul fiind respins, la ora 14 s'a deschis din larg, focul, iar escadrile de avioane au încercat să atingă cuirasatul RICHELIEU, care era la ancoră. Bombardamentul a durat câteva ore. Bateriile de coastă și navele de război franceze, întărite de unități navale franceze, printre cari crucișetoarele MONT-CALM, GEORGES-LEYGUES și GLOIRE, sosite cu câteva zile mai înainte din Mediterana, au răspuns cu toată energia.

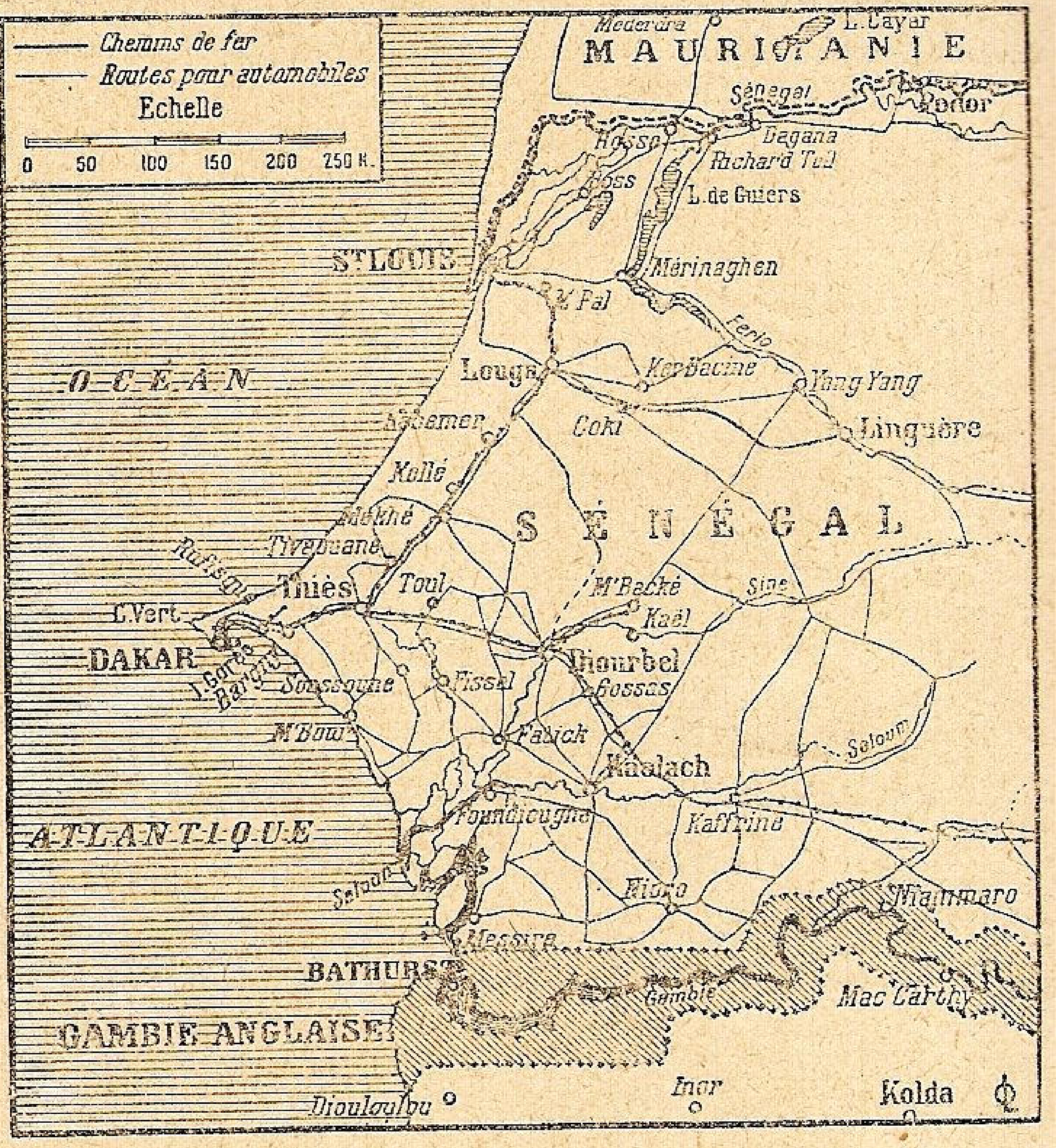
Spre seară generalul de Gaulle și-a retras unitățile franceze, dar amiralul englez a adresat un alt ultimat, în numele său propriu și al guvernului britanic, prin care cerea predarea imediată a coloniei. Guvernatorul a dat următorul răspuns:

„Franța mi-a încredințat Dakarul: îl voi apăra până la capăt".

La 24 Septembrie escadra engleză a reluat bombardarea, care a ținut dela 9 h. 30, până la 10 h. 15 și dela 13 h. la 13 h. 30, provocând mari pagube în port și în oraș, omorând 75 oameni și rănind 225.

Simultan s'au încercat și câteva debarcări, cari au fost respinse.

In timpul bombardării reciproce, au fost atinse serios cuirasatele engleze BARHAM și RESOLUTION, precum și un crucișetor de tipul KENT. Submarinul francez PERSEE a fost scufundat, salvându-se numai o parte din echipaj.



Coasta Senegalului și Dakarul.

Dakarul a fost și pe vremuri disputat, când nu apăruseră avioanele, pentru care reprezintă o excelentă bază, fiind cel mai apropiat punct de America. Francezii au pus piciorul în ea, în 1677, ca să-l cedeze Englezilor în 1758, să-i reia în 1763, să-l piardă în 1774, să-l recucerească în 1783, să-l piardă din nou în 1800, pentru a-l cuceri definitiv în 1804.

Importanța actuală a Dakarului o redăm după DAILY MAIL, care la 12 Septembrie scria:

„Avem un interes vital să susținem acțiunea generalului de Gaule. Dacă am atrage de partea noastră Africa septentrională, lupta contra lui Mussolini în apărarea Egiptului ar fi mult ușurată. Flota imperială ar dispune de porturi noui, iar amenințarea contra Gibraltarului ar fi redusă la jumătate. Poziția noastră față de musulmani și mai ales de Turcia ar fi întărită. Mediterana ar fi deschisă traficului nostru și o parte din Atlantic ne-ar asigura transporturile de materii prime".

Aceiași gazetă scria, însă, după eșecul dela Dakar:

„Acum e limpede că încercarea noastră s'a soldat cu un fiasco, care va descuraja pe prietenii noștri, va bucura pe dușmani și va compromite poziția generalului de Gaulle.

Din lumea marinarilor

IN NOAPTEA CRĂCIUNULUI

— Nuvelă —

Stăpânitorii insulei Java, olandezii, trăesc sus pe deal în Batavia europeană, oraş curat şi splendid, împodobit cu case cochete, vile şi hoteluri, înghirlandate cu vegetaţiile grădinilor şi parcurilor, peste cari străjuesc palmieri gigantici.

Părţile oraşului Batavia, dinspre port, par înfipte în ţărmul mării, unde se găsesc instalate birourile, antrepozitele, prăvăliile şi casele înghesuite, cari sunt populate cu indigeni-malaezi şi alte amestecături, precum şi cu chinezii pripăşiţi pe-aci.

Odată cu răsăritul soarelui, oamenii de afaceri se scoboară în port, în cartierele malaeze, unde lucrează până la ora 10 dimineaţa, când se întorc la casele lor, răcoroase; căci căldura înăbuşitoare, ca de iad, de peste zi, îi silesc să-şi întrerupă ocupaţiile până la câteva ore înaintea asfinţitului soarelui, pe cari şi le reiau iarăşi şi le duc până la ora 10 noaptea.

După arşiţa dogoritoare a soarelui, de peste zi, uşoara adiere a brizei de mare împrăştie o răcoare înviorătoare, care umple sufletele de o nespusă bucurie.

După splendidul asfinţit de soare, s'a lăsat, pe îndelete, deasupra Bataviei, fermecătoarea noapte tropicală.

Miriade de stele sunt aprinse pe cer.

Luna plină se mişcă alene şi îngândurată, trimiţând lumina argintie din înălţimea cupolei cereşti, peste cuprinsul firii depe pământ şi ape.

In această noapte miraculoasă, în ajunul Naşterii Domnului nostru Iisus Christos, baleniera albă, depe cliperul de război „Spaima", ancorat la şase-şapte kilometri în mijlocul radei, aşteaptă, la debarcaderul portului, înapoierea ofiţerilor plecaţi în oraş.

Viaţa sgomotoasă a cartierului malaez s'a liniştit de-a-binelea.

Luminile în căsuţe s'au stins.

Uliţele înguste şi murdare, întretăiate de canale încărcate cu mirosuri greoaie, sunt pustii; nu se mai vede nimeni.

Nici păsările de noapte nu se mai zăresc pe cheiul mării, în chip de zâne nocturne malaeze, cu meşteşugul lor ademenitor pentru marinarii feluritelor naţionalităţi, deabia sosiţi din călătoriile lor îndepărtate. Zadarnice sunt ispitirile cu înfăţişarea şi gesturile lor indiscrete, învăluite în mirosul acru al uleiului de cocos, cu care îşi ung părul şi corpul lor micuţ, ce se strecoară ca nişte fluturi de noapte, în atâtea alte nopţi.

Nu e nici-un om pe stradă.

Arar, pe ici pe colo, clipeşte câte un felinar de hârtie al vreunui chinez întârziat, în noapte, — vânzător ambulant — acest evreu al extremului orient, — care se întoarce acasă, în cartierul indigen din port, scoborându-se depe deal, dela „barbarii" cari locuesc acolo.

Undeva în rada, pe bordul unei corăbii, a bătut, în sunete metalice, trei duble, — este ora unsprezece din noapte.

Indigenii dorm.

La debarcader, şi mai departe, în radă, e linişte de mormânt; doar refluxul valurilor şoşoteşte, necontenit, pe nisipul dealungul ţărmului.

Câteodată, tăcerea maiestoasă a nopţii tropicale, plină de taine, este întreruptă de plescăitul apei, când vreun aligator, după somnul adânc din timpul zilei, toropit de arşiţa tare a soarelui, se deşteaptă, acum, şi joacă, în mare, căutând să prindă prada.

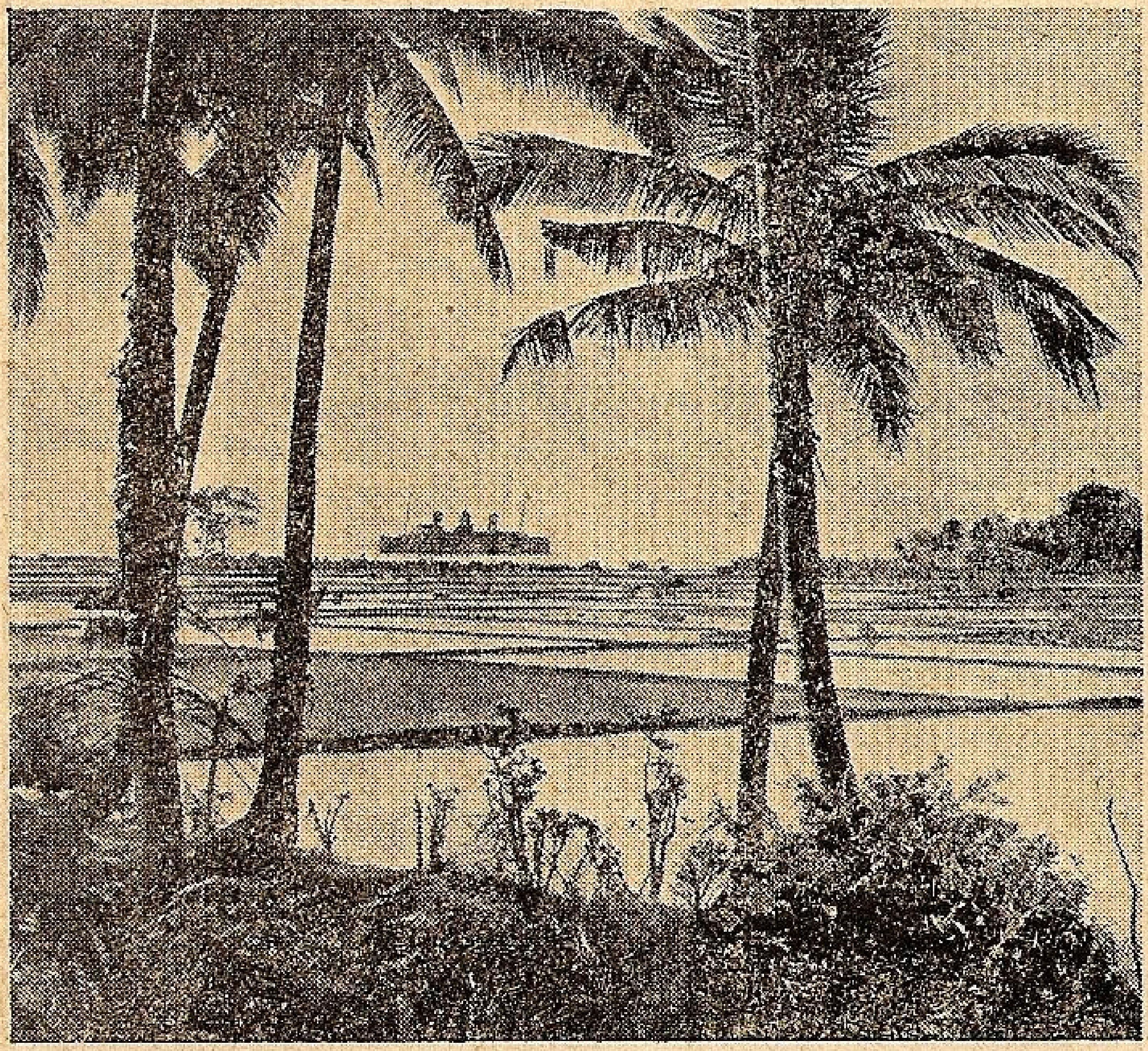
Apoi e din nou linişte.

Baleniera cliperului militar, e'n marginea ţărmului, tălăzuită în voia valurilor. Marinarii depe ea, vâslaşi încercaţi, sunt în aşteptarea înapoierii din oraş a ofiţerilor navei de război „Spaima"; unii vorbesc, cântă şi fumează, iar alţii dorm adânc.

Lumina lunei cade, din cerul de cleştar, pe feţele lor.

Unul din marinari, negricios la faţă, se uită, îngândurat şi întrebător, aci la luciul argintiu al mării, sau în sus la cerul înstelat; şi gândurile lui sunt departe, aşa cum se vede după chipul lui aspru şi privirea concentrată; iar când s'aude plescăitul valurilor, el tresare şi priveşte, speriat, la camarazii lui dimprejur.

Şase-şapte marinari, grupaţi la pupa, aşezaţi pe bănci, vorbesc încet, aproape şoptesc, parcă le e teamă să rupă tăcerea acestei nopţi misterioase, fiind învăluiţi în taina ei de groază. Fumul a câtorva pipe aprinse, care împrăştie mirosul acru al mahorcii, gâdilă plăcut nările vâslaşilor.



Feeria de lumini şi palmieri a Bataviei.

Afară de această balenieră, la debarcader, nu mai este nicio şalupă sau barcă.

Gândurile marinarilor de pe balenieră, preschimbate în împărtăşiri camaradereşti, rostite într'o comună înţelegere, în acelaş unison lăuntric, se deapănă libere, naturale, în limba simplă a marinarilor aflaţi, aci, sub cer străin. Aceştia îşi reamintesc de patria lor, departe la mii de kilometri; îşi aduc aminte de obiceiurile creştineşti de sărbătorile Crăciunului lor, pe care le au înaintea ochilor minţii, mai vii ca oricând; atâtea înfăţişeri frumoase ce apar ca nişte icoane sfinte coborîte din cerul lui Dumnezeu, pe pământul acoperit cu zăpada curată, îmbietoare la veselie şi voioşie. O, ce mult e de atunci! Ce departe sunt acele locuri unde ei au copilărit, unde au avut micile lor bucurii, sau au îndurat necazuri și lipsuri! Cum revăd, ei, acele bordeie sărăcăcioase, învăluite în troene de zăpadă! Sau puținele căsuțe scunde și afundate în pădurile de brazi și pini!

Ce timpuri! Sunt trei ani, de atunci de când nu și-au mai văzut pe ai lor, scumpi și dragi.

Acum e al treilea Crăciun petrecut departe de țară.

Acești trei ani au fost ani grei, trăiți în primejdii, încărcați cu apăsătoarea viață marinărească, cuprinsă între disciplina aspră dela bord și furtunile vijelioase, cu ploaie, în lupta împotriva elementelor naturii, sau sub arșița topitoare a climei tropicale.

După potolirea primejdiilor, vine dorința de liniște, nostalgia de locurile natale, căderea negurii peste suflete, tristețea pe chipurile marinarilor.

Apoi amuțesc cu toții.

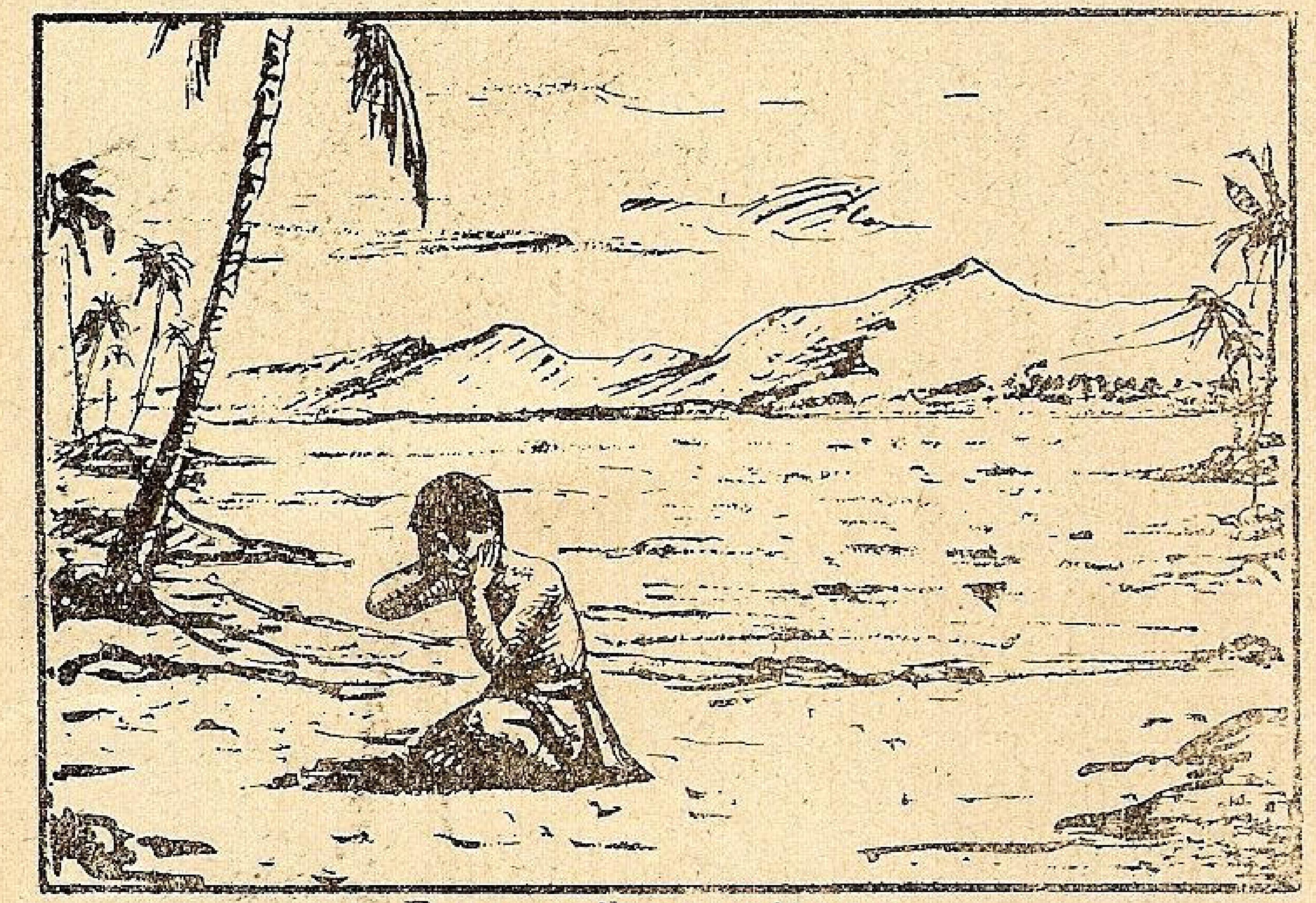
Acum, domnește, peste întinderea apei, tăcerea, pacea.

Șefii navei „Spaima" nu s'au mai înapoiat din orașul Batavia.

Baleniera mișcă pe spinarea valurilor ce ating țărmul.

Mai încolo și mai pe aproape, mișună rechini și crocodili, în voe, căci se complac în locurile umede și mlăștinoase.

Marinarul negricios la față, care tăcuse până acum, îngândurat, tae liniștea:



E un copil care plânge....

— Uitați-vă. A căzut o stea. Și'ncă una... Unde'or fi căzând, fraților?

— In ocean, desigur. In alt loc nu poate să cadă, răspunse un marinar, mai în vârstă, cu un ton convingător.

— Dar dacă'or fi căzând pe pământ? întrebă alt marinar.

— Nu se poate să cadă pe pământ, căci ar nimici totul, interveni un altul.

— O fi așa... De-aia Dumnezeu aruncă stelele în Mare. Acolo e locul lor.

Marinarul negricios, pe semne nelămurit cu aceste răspunsuri, începe să adâncească cerul înstelat, cu și mai mare încordare în priviri.

Atunci interveni marinarul Ifrim, cu vocea lui domoală și blajină:

— Dumnezeu pedepsește și stelele, ca și pe oameni.

— Cum asta?

— Intocmai. Bine înțeles stelele vinovate, cari se răsvrătesc în cer.

— Se zice că în noaptea asta cad multe stele.

— Și de ce?

— Fiindcă'i Noaptea Sfântă, Noaptea Nașterii Domnului Iisus Christos.

— In noaptea asta nu se răsvrătește nimeni; toată lumea depe pământ și ape trebue să fie cuminte.

— Așa e. In noaptea asta s'a născut Mântuitorul nostru. De-aceea în noaptea asta e atâta liniște, cu stele multe, cu luna plină. Mintea noastră nu o poate înțelege, ci numai inima o simte. Și dacă veți gândi că Copilul-minune, Iisus, s'a născut în sărăcie, apoi a suferit pentru toți oamenii năcăjiți și a primit moartea pe cruce, pentru păcătoși, atunci vedem că toate necazurile noastre nu fac nimic, niciun ban... Da, fraților, Sfântă e noaptea asta. Și cine, în noaptea asta, va face vreun rău copiilor, va fi pedepsit crunt. Așa mi-a spus mie un călugăr bătrân, dela o mânăstire. Ceeace vă spui eu, acum, stă scris în cărțile vechi.

Se făcu liniște. Marinarii tăcură sub vraja nopții argintii și a cuvintelor rostite între ei. Fără de voe, în sufletul lor se furișe puterea nevăzută a tainelor mistice — care cuprinde orice ființă omenească, în asemenea împrejurări.

Dar un sgomot, auzit în apropiere, reînodă conversația marinarilor.

— Uite, necuratul, cum tot turbură apa, spuse un marinar, când auzi plescăitul apei.

— Oare să fie vreun crocodil? Sau altceva?

— Desigur că e un crocodil. Uitați-vă cum și-a scos botul lui, blestemat, din apă.

Toate privirile marinarilor se îndreptară spre locul despre care era vorba.

Pe fâșia de apă, luminată de strălucirea lunei, se vedea bine capul respingător al crocodilului, care înnota încet, aproape de balenieră, spre mal.

— Prin părțile astea mișună mulți necurați și crocodili și rechini blestemați. Am auzit că pe uscat, prin păduri, sunt și tigri și alte fiare.

Se apropie miezul nopții.

— Cam târziu petrec ofițerii noștri la uscat, rosti marinarul mai în vârstă, în auzul tuturor camarazilor lui. Apoi adresându-se marinarului negricios la față, îl întrebă: Tot la cer ații ochii, Jivcule? Vrei să știi ce e acolo?... Lasă pe alții să zgâiască ochii în stele. Meseria asta nu-i pentru noi...

In următoarele clipe, dinspre mal se auzi un țipăt subțire, sfâșietor de rugător și cu scâncete de plâns.

Marinarii amuțiră pe loc. Erau numai urechi. Apoi vorbiră:

— E un copil care plânge.

— Sigur, undeva, pe aproape.

— Săracu, plânge; pe semne că s'a rătăcit.

— Poate că o fi cineva cu dânsul.

Plânsul și țipetele nu încetau.

— Ar fi bine să vedem ce este, spuse marinarul mai în vârstă, fără să se miște însă din loc.

— Unde vreți să mergeți? Ofițerii pot să vină și nu poate lipsi niciun marinar, spuse sever timonierul, șeful balenierei.

— Asta așa e, confirmă marinarul în vârstă.

— Dar nu se poate să lăsăm copilul să plângă și să piară tocmai în noaptea asta, răsună glasul blajin al lui Ifrim. Poate că e singur și fără ajutor.

— Mă duc să văd ce este; plec; mă reped într'o fugă și mă'ntorc numai decât, spuse, oarecum mișcat, marinarul negricios.

— Haide, du-te, Jivcule, dar vezi să nu te rătăcești. Și vino repede.

— Mă duc și eu cu dânsu', domnule timonier, spuse Ifrim.

Și cei doi marinari, sărind din balenieră, o luară la fugă, pe țărmul pustiu, în direcțiunea de unde se auzise plânsetul copilului.

Aproape de barcă, la marginea apei, zăriră un copilaș negru, numai în cămășuță, afundat în nisipul umed și moale depe marginea țărmului.

Imprejur nu era nimeni.

Marinarii priviră uimiți la copilul împotmolit, ce țipa disperat.

— Săracu' de el! Cine l-o fi svârlit aci?... Blestemați oameni! Au vrut să-l prăpădească... Nemernicii! Cu siguranță că l-ar fi înghițit crocodilii aci!... Uite-i cum înnoată scârboșii de botgroși...

Și Ifrim luă copilul în brațe.

— Ei, acu'i acu... Ce să facem cu dânsul?

— Cum, ce să facem? Il luăm cu noi, la balenieră. Acolo vom vedea ce e de făcut cu el... Stai, micuțule, nu plânge! încercă Ifrim să mângâie copilul, strângându-l la piept, cu căldură... Potolește-te, căci însuși Mântuitorul te-a scăpat dela pierzanie.

Mare fu mirarea în balenieră, la înapoierea celor doi marinari, reîntorși cu copilul, care nu încetase plânsul, iar toți marinarii aflară cele petrecute, din istorisirea bunului Ifrim.

Șeful balenierei nu știa ce să facă:

— Dece l-ați adus? întrebă el, aspru; însă imediat se răsgândi și înțelese că nu se putea face altfel, cu un copil părăsit aflat aproape în ghiarele morții.

— Iacă l-am adus, domnule șef; și D-ta ai fi făcut la fel, răspunse împăciuitor și vesel Ifrim.

— Fraților, n'aveți cumva o bucată de pâine? Poate i-o fi foame.

Marinarii priviră cu milă la prichindelul negricios care să tot fi avut ca la cinci-șase ani.

Fiecare se simți dator să se scotocească prin buzunare; și i se dete lui Ifrim o bucățică de pâine, pe care o băgă în gura micuțului malaez. Copilul începù să ronțăie cu lăcomie.

Micul malaez își dăduse seama că se găsește în mijlocul unor oameni buni și se potolise de spaima în care fusese. Apoi altă bucățică de pâine soldățească i se dete și o luă, cu micuțele lui mâini, și o vîri în gură cu o poftă care plăcu tuturor marinarilor.

— E flămând, săracu!... Ce oameni răi sunt pe lume! reflectă un marinar.

— Oricâtă ispravă veți fi făcut voi, să știți că nu o să cam fiți lăudați, pentru așa pasager, pe care l-ați adus aci, — apăsă, din nou, șeful balenierei.

— O să vedem noi ce-o să fie, răspunse Ifrim, cu liniște și siguranță.

— Nu se știe... Poate c'o să fim și lăudați.

Copilul, obosit, adormise în brațele lui Ifrim, care il acoperi cu o bucată de pânză peste față; apoi, binișor, îl așeză în lungul unei bănci, să-și doarmă somnul lui de copil nevinovat.

Peste puțin timp, sosiră, la mal, în trăsuri, ofițerii cliperului; bine dispuși, ca după chef, ei se așezară în balenieră.

— Mola.

Apoi, înainte de a porni baleniera, șeful ei luându-și inima în dinți, adresându-se către ofițerul cel mai mare în grad, raportă:

— Domnule căpitan, vă rog să mă iertați, dar sunt nevoit să vă raportez că baleniera a luat, dela mal, un pasager...

— Cum asta? Ce pasager? întrebă căpitanul mirat.

Șeful balenierei îndrăsni să adaoge:

— Adică un copil...

Căpitanul, mai cu chef, mai serios, în continuare, întrebă:

— Ce fel de copil? Unde este?

— Uitați-vă, domnule căpitan, e acolo, doarme pe banca lui Ifrim. Și șeful balenierei explică cum a fost găsit băețandrul-negricios.

— Ce să-i facem?... Să meargă cu noi...

— „Sus focul și randa", dete comanda căpitanul.

Numai decât pânzele au fost întinse și baleniera a pornit repede, în plin vânt, ținând cap la cliper.

Apoi marinarii și-au ocupat posturile lor în cliperul „Spaima".

Ifrim a culcat copilul în hamacul lui, iar el a dormit iepurește până'n dimineață, veghind ca somnul copilului să fie liniștit.

Dimineața, cazul a fost raportat comandantului năvii, care a îngăduit copilului să rămână pe bordul cliperului, până în ziua plecării din Batavia. In același timp, comandantul a adus cazul la cunoștința guvernatorului olandez, care a autorizat ca micul malaez să fie internat în orfelinat.

Incă o săptămână micuțul a trăit bine pe bordul cliperului, îngrijit, de aproape, de sufletul duios al lui Ifrim, ca un părinte iubitor.

In tot acest timp, copilul a fost îmbrăcat și încălțat, prin bunăvoința marinarilor; iar, în ajunul plecării, când comisarul de poliție a venit să ia copilul, toți marinarii, prin nostrom, au intervenit, către comandant, să aprobe ca micul pasager să fie lăsat pe cliper.

Ifrim, care, în această săptămână, se atașase de copil, aștepta cu nerăbdare răspunsul.

Dar comandantul n'a aprobat cererea.

Multă vreme încă, Ifrim își mai aducea aminte de minunata noapte din ajunul Crăciunului, petrecută în apele Bataviei și de acel copil malaez, scăpat dela pierzanie, care îi lăsase o urmă atât de adâncă în inima lui bună și generoasă.

Traducere și prelucrare după scriitorul
CONSTANTIN STANIUCOVICI
de C. A. DELATYRAS și SCARLAT PREAJBĂ

Lămuriri.

Java, insulă, face parte din imperiul colonial olandez din Insulinda; între Asia-mare și Oceania; teren vulcanic; climă tropicală, cu ploi multe; produce cafea, ceai, zahăr de trestii, indigo, tutun, chinchina, aromate, orez.

Orașul *Batavia*, capitală, cu 311.000 locuitori; port militar și centru comercial cu articolele citate mai sus; fondat de olandezi în anul 1619.

Malaezia e regiunea insulelor din Oceanul Pacific: Sumatra, Java, Borneo, Celebe, ș. a.; e locuită dintr'un amestec de popoare. *Malaez* e din rasa acestor popoare, de culoare galbenă.

Cliper, vas cu pânze, (mijlociu), e de războí și de transport; cu 3 catarge; velele speciale dau o viteză mai mare.

Balenieră, o barcă cu 8-10 rame, cu care se vânează balene; se întrebuințează și la navele militare, pentru vizite și transporturi.

Aligator e un soi de crocodil mare.

Mola, comanda la plecarea năvii.

Sus focul și randa, comandă la ridicarea pânzelor. *Focul* (sau flocul) e pânza triunghiulară înaintea catargului. *Randa* e pânza patrată în spatele catargului.

Notiță biografică. Scriitorul rus Constantin *Staniucovici*, de origine lituană, s'a născut la 13 Martie 1843 și a murit la 7 Mai 1903, la Neapole. A lăsat mai multe opere scrise; însă este cunoscut și apreciat pentru povestirile sale din viața marinarilor, din epoca flotei cu vele, pline de farmec și colorit specific marinăresc. Tatăl scriitorului a fost amiral. Primii ani ai tinereții, scriitorul i-a trăit în atmosfera disciplinei severe, deoarece amiralul confunda propria sa casă cu vasele de război pe care le comanda.

Staniucovici a terminat școala de marină militară și în anul 1860 a fost trimis, pe un vas de război cu pânze, în călătorie împrejurul

Schiţe din viaţa marinărească

Pedepse la bordul lui N. M. S. Mircea

Marina pe lângă complexitatea aspectelor ce le oferă mai are şi un colţişor retras, din care nu pot gusta de cât iniţiaţii şi cei ce sunt în sufletele lor aproape de mare: e colţul tradiţiilor şi a obiceiurilor păstrate din moşi strămoşi. In acest colţ tăinuit se păstrează poveştile bătrâne ca şi lumea, ritualurile străvechi, ca şi galerele ce au tăiat odată valurile... şi tot aici odihneşte şi întreaga gamă de pedepse ce sunt la îndemână pentru marinari. Şi mai mult de cât ori unde, pe un velier, aceste pedepse par a fi scoase dintr'un sac uitat pe bordul navei de pe vremea bătrânului Barbarosa. Să nu credeţi însă că marinarul se mulţumeşte cu această stare de pasiv conservatorism: om de acţiune, el inventează mereu, chiar şi în acest domeniu. „Mircea" a moştenit pe lângă minunata istorie a „Bătrânului" şi bogata-i tradiţie, în care găseşti ori ce fel de articole pentru toate solemnităţile: moarte, decorare... şi greşeală! Şi fiindcă creatorul de tradiţie este „Mircea" să spicuim câteva clipe la bordul său.

Şcoala Navală este îmbarcată la bord de trei luni.

Dimineaţa deşteptarea la cinci; tocmai când somnul e mai dulce, visele mai plăcute... S'ar scula băieţii, dar prea e bine în hamacul cald, ce se leagănă odată cu vaporul; şi apoi, n'a sunat încă ceaiul... Nimeni nu mişcă, nimic nu se aude. Pe punte doar şeful de cart fluieră disperat: „pregătirea pentru ceai". Lovitură de trăsnet! In uşa careului se profilează o siluetă albă. Toţi au îngheţat. Hamacele s'au golit ca prin farmec şi acum stau întinse pe jos, în timp ce mâini febrile le strâng. Rezultatul: Elevii: Cotoi, Bulibaşa, Panţâru, Tilă, Haplea, Gâgă şi mulţi alţii sunt scoşi la raport. Ar vroi ei să lipsească dela raport, dar cum? In infirmerie nu sunt de cât două paturi, pe punte doar doi facţionari, şi restul? Restul, restul au eşit la raport.

Rezoluţia e scoasă din sacul de tradiţii: de trei ori în după amiaza aceia de vară — între orele 13—15, singurele clipe libere, — vă veţi culca şi vă veţi scula de trei ori, repetând întreg programul de dimineaţă. E teribil să-ţi dea cu somnul pe la nas, şi să nu poţi închide o clipă ochii... Totul ar mai fi mers dar ca să te speli de trei ori într'o oră, era prea din cale afară..

Am suportat şi chinul acesta şi-a mai trecut o zi. E rândul altora să facă cunoştinţă cu sacul de tradiţii. Haplea sărmanul, el e oropsitul; a fost invitat să petreacă câteva seri la *„Mititica"* (Mititica e închisoarea bordului şi-i zice astfel din pricina dimensiunilor şi a extremei... comodităţi). A stat Haplea ce-a stat, până a cedat apartamentul d-lui conte C. C. R., care l'a închiriat pe întreg sezonul (se zice că vrea să aibă cabină personală, ne agreind incomoditatea careului). Nu trecu multe seri şi pavilionul fu lăsat numai de vreo trei ori, când raportul avu un nou solicitator: Giulică nu fusese la o adunare. Motivul? Nu se îmbrăcase. Pedeapsa e promptă: Te îmbraci în toate ţinutele, şi asta într'o jumătate de oră. Notaţi că are vr'o 10 ţinute.

Pe când Giulică făcea acest tur de forţă, apar nişte vizitatori ce voiau să cerceteze mai amănunţit bricul. D-l Comandant îi însoţeşte, şi după o călătorie la maşini şi santină, soseşte şi în careul elevilor.

— „Aici mănâncă, învaţă, fumează şi dorm elevii". Astea sunt chesoane, ăştia colaci de salvare, şi uşa asta dă în bastingaj, unde se ţin hamacele... dar deschizând uşa, în loc de hamace vizitatorii văd un elev care doarme, doarme ca în sânul lui Avram.

E Gloaba care a fost cart de noapte! Vizitatorii zâmbesc, comandantul mormăie — 4 zile! — şi Gloaba o şterge la trap, oprindu-se la Mititica.

Nu mai vorbesc de tururile de sart, când artistul (a fost Haplea şi Guşu) s'au urcat de trei ori până la măr (44 m. pe verticala locului) şi nici de observaţii şi consemne (cea mai grea pedeapsă, căci nu poţi eşi în oraş) şi mă opresc la o altă tradiţională pedeapsă, de data asta foarte marinărească.

La raport 10 elevi: Garick, Bătrânul Aly, Panţâru, Tilă, Cotoi, Căţelul Roş, şi alte ilustre nume. Unii n'au fost destul de conştiincioşi la curăţenie, alţii n'au fost la adunare, alţii... nici ei nu ştiu ce n'au făcut. Singur — Schtewy — are un alibi: era la infirmerie.

Restul primesc, stoici — formidabila pedeapsă scoasă din cursul de manevre al d-lui Cpt. G. copiat după cel al lui Agripa.

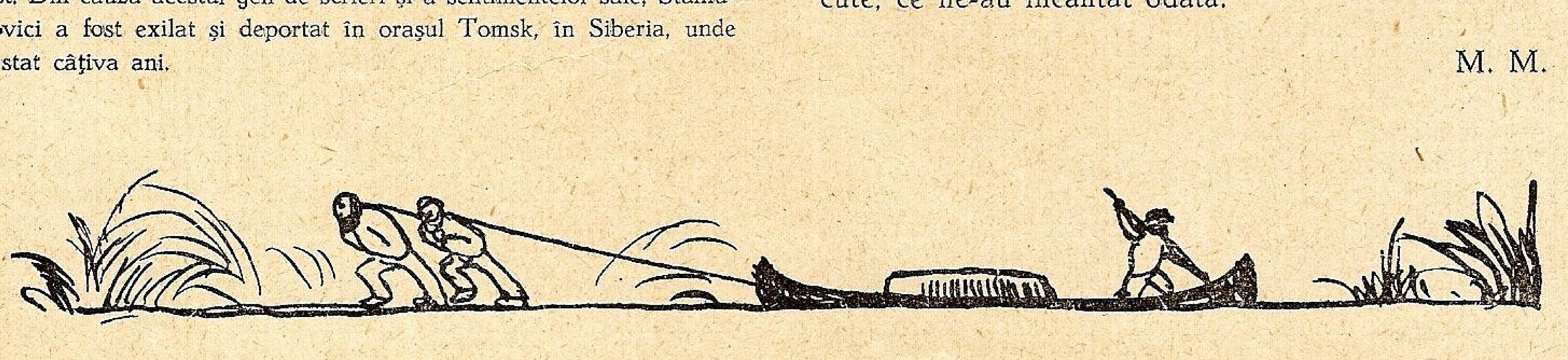
— „Vor arma o barcă, şi bricul fiind la ancoră, se vor lega de pupa lui şi-l vor întorce astfel ca să descrie un cerc în jurul lanţului ancorei".

Scurt şi clar, dar mai bine ne lega de cheu, că tot atâta ispravă făceam. A tras Panţâru, Garick, Cotoi şi toţi ceilalţi o oră întreagă şi tot n'au reuşit să-l mişte... trăgeau băieţii şi se gândeau că, barem nu moare tradiţia, asta-i principalul, căci ce ne facem fără ea.

. . . .

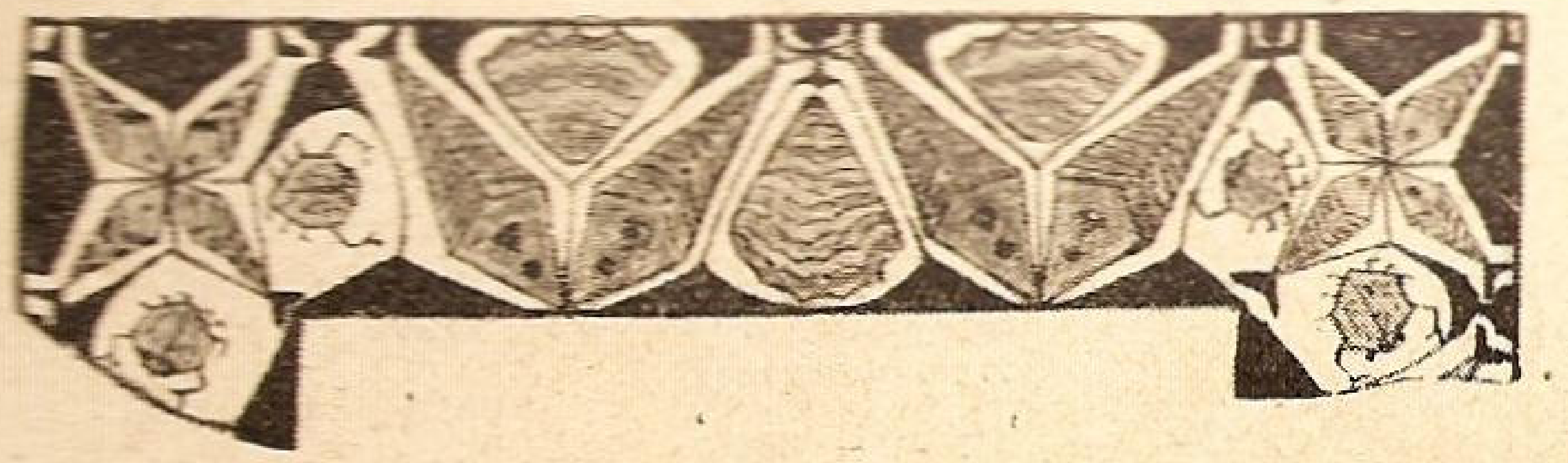
Minunate sunt tradiţiile marinăreşti, şi chiar pedepsele ce le-am primit odată ne par numai sub latura lor frumoasă, poetică, rămânând în amintire numai clipele plăcute, ce ne-au încântat odată.

M. M.



---

lumii; a servit la diferite vase de război în Extremul-Orient şi în anul 1864 s'a întors în Petersburg, având gradul de locotenent. Influenţat de nouile idei umanitare, tânărul locotenent, bun şi blând, n'a putut suporta regimul sever, care domnea, pe atunci, pe vasele de război şi şi-a cerut demisia, consacrându-se, din acel moment, numai activităţii literare. Toate scrierile lui — poezii, romane, nuvele şi diverse articole — sunt pătrunse de iubire şi înţelegere faţă de cei obijduiţi şi săraci, exalând sentimentul omenesc şi umanitarist. Din cauza acestui gen de scrieri şi a sentimentelor sale, Staniucovici a fost exilat şi deportat în oraşul Tomsk, în Siberia, unde a stat câţiva ani.



Regelui Mihai I

Preşedintele Ligei Navale Române

Rege tânăr, birui-vei taina tainelor sfinţite...
Eşti ales de soartă ca să ne domneşti, Mărite!
Ginta românească toată te-a slăvit cu închinare;
Ea e ginta cea latină, veşnică, nemuritoare
Lumea 'ntreagă va 'nţelege, că viaţa i se cade.
Unde drumul se va 'nchide, îl va cuceri cu spade...
Inimos şi plin de vlagă, o vei duce la izbândă.

Mare-i taina ce Te leagă de a noastră ţară blândă...
Imn îţi vor cânta copiii dela mare pân 'la munte;
Hoardele le vei supune, Iţi vor creşte sori pe frunte...
Ale Tale sunt, Mărite, toate holdele şi munţii;
Idol, Ţi-om clădi altare şi Ţi-om da de pază sfinţii;

Pe cărările din codru, va dura ecou de cânt;
Ritmul nou va strânge'n fiare al duşmanilor rău gând...
E frumoasă biruinţa, dacă ştii să te învingi
Şi din inimi să-Ţi faci brâe şi cu ele să te 'ncingi...
Elegia din hotare, s-o schimbăm iar în cântat;
Din al fraţilor martiriu şi din sângele vărsat,
Inimi tari vor creşte multe, ca stejari neînfricaţi...
Nu ne temem de pieire, când avem aşa bărbaţi;
Toţi ca unul, zid vom face să ne apărăm moşia;
E ştiut că doar frăţia va îndepărta urgia...
Loc pe lume să nu aibă cine nu ne lasă 'n pace;
E sfinţită înfrăţirea şi minuni ea poate face...

Libertatea să troneze peste 'ntreaga noastră Ţară;
Ia norocul cu-a Ta mână şi în brazda arsă-l ară:
Gândul bun la toţi ne fie şi nădejdea 'n Dumnezeu!
E drapelul României din culori de curcubeu...
Iarna, vara şi tot timpul „Marea Noastră" ne grăeşte:

Nava saltă peste valuri şi puterea noastră creşte...
Ai cu noi la biruinţă, Rege tânăr şi frumos!
Vai, de cine 'n Ţara noastră se va arăta fricos...
„**A**le luia" şi-ale Tale taine mari şi taine sfinte...
La duşmanii României le vom pregăti morminte.
Eră nouă să 'nflorească peste fruntea Ta regească!

România Te primeşte cu destinul ei de foc...
Orice grije şi necazuri să se schimbe în noroc!
Mamei Tale, sănătate şi o viaţă liniştită!
Angerii Vă fie-aproape şi restriştea risipită...
Numărat în veac să ţină timpul Vostru de domnie;
Era nouă să-Ţi preschimbe Ţara în împărăţie!

GALLIA TUDOR

Suflete îndoliate

Țară mare, țară tare, țară plină'n bogății,
Ce ai aur în pământuri și cu aur pe câmpii
Plânge-amar fiice ce'n noapte luate-au fost de către furi
Bucovină, colț de țară plin cu soare și păduri!...

Basarabia — colț de țară plin cu doruri, văi mănoase,
Plin cu dealuri verzi de vie și din loc în loc o stână,
Cu ciobani cu ochi de vulturi — atât departe de orașe
Cu gura lor — miros de lapte și mânele-i miros a lână...

Mama mea basarabeancă de acolo din departe,
Iartă-mă că nu-ți dau veste și nu pot a-ți spune multe,
Căci oprește-acolo dorul cel dușman ce-i câne foarte
Și nu vrea să se gândească că românu-o să se'ncrunte...

Ne-au luat casa, ne-au luat plugul și pe cei doi cai voinici,
Ne-au luat masa, ne-au luat câmpul, ne-au luat brumele de bani,
N'au lăsat decât amarul și tristețea de pe lunci...
Și un clocot de huidumă peste toți ce ni-s dușmani...

Ce mai face unchiul Petre? Dar mătușa ce mai face?
Fratele de-un an jumate, Viorel, umblă'n picioare?...
Ce mai face vărul Iancu și Ilinca ce-o mai face
Căci mi-e dor și de ea, mamă, că-i frumoasă ca o floare...

Trimit vești de-aici din țară că aici e bine foarte,
Sunt merinde, sunt petreceri, sunt și slujbi cu semnul crucii
Toate sunt cum toate fost'a și'n sătucul nostru toate,
Numai tu lipsești — o, mamă! — numai tu în susul luncii.

Nu ești iar cu coasa'n mână, nu culci grâul plin cu aur;
Nu asvârli cu mâni bătrâne mici semințe pentru pâne,
Numai tu și toți ai noștri: Basarabia întreagă
Numai cântă, nu zâmbește, ci gândește: o, când vine?...

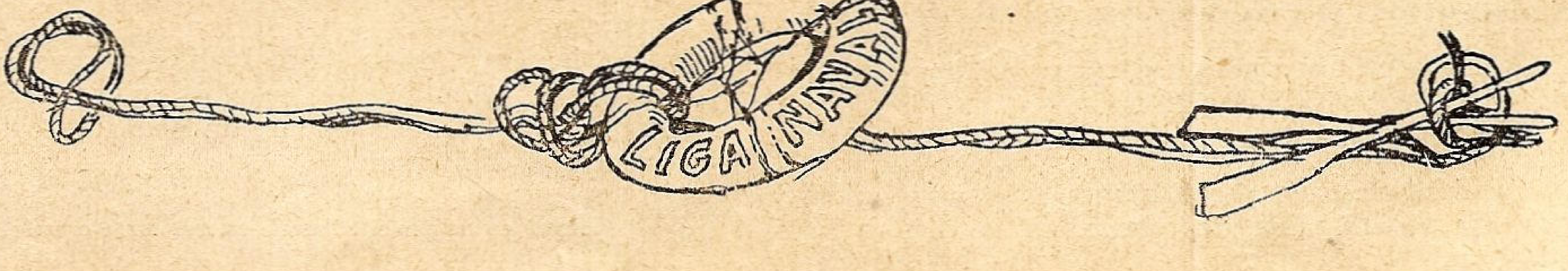
Da, când vine Mama Mare, din nou fi-va Mama Bună?
O, când vine — atât de caldă — Mama Mare România?!...
O, când iarăși auzi-vom, iară, doina cea străbună,
Inseninare când vede-vom și în case bucuria?!...

Numai plânge-așa mămică, necaz mare nu-ți prea face
Și la fiu-ți din departe nu gândi cu-aprinse crezuri
Căci destule lacrimi noaptea în pătucul meu reci zace
Și destul vă plânge țara, destul doliu pus pe gânduri!...

Iar tu tristă Bucovină, Basarabie și mai tristă,
Două fiice alăturate — mare țară și bogată —
Pierde-veți, nu cred, speranța că din nou, iar fericită,
Din nou iar această țară va fi ca și altădată?

Plâng acum... Aici e noapte... Mii de stele de argint
Lună-nouă'mparte raze sub senin cer strămoșesc,
Mii de lacrimi, gânduri mii inspre voi calde se-avânt,
Nu fiți triști, românul zice: ce-a fost fi-va românesc!!!

de Caporalul marinar
OPROVICI VASILE



Recenzii

LES ILES DE BEAUTÉ

Titlul de mai sus este al nouei lucrări tipărite de solitarul navigator-amator *Alain Gerbault*.

Vestea o aflăm din revista Le Yacht care mai adaogă că în curând se va pune în vânzare această operă.

O FRESCĂ ROMÂNEASCĂ

Cunoscuta editură Cugetarea, prin vrednicul ei proprietar, Georgescu Delafras, a culminat de astădată dând la lumină, cu multă gratitudine și în condițiuni tehnice admirabile, cea mai mare lucrare românească, ce a apărut până acum la noi, cuprinzând 50,000 de titluri, 16 planșe și frumoase clișee din cele mai interesante, privind valorile neamuuli nostru, trecute, din viață și actuale.

Fericitul autor, Lucian Predescu, destul de cunoscut nouă din lucrările sale anterioare: Istoria Literaturei române, portrete: Delavrancea, Duiliu Zamfirescu, Cerna, Ioan Creangă, etc. prin această nouă a sa lucrare de proporții neașteptate, în felul enciclopediilor streine, a dat dovadă de o puternică voință de a munci, o pricepere și o răbdare demne de toată lauda.

Toți oamenii mari și mai mici, toate talentele românești, cari au adus un cât de mic sau mare aport, prin munca lor de talent, sau genială, cari au cimentat edificiul cultural al neamului, dispăruți, sau în viață, sunt trecuți în această admirabilă frescă, unde pe lângă toți mânuitorii de condei, de penel și de daltă din toate ramurile artistice, sunt relevate: orașe, sate, cătune, cetăți, mânăstiri, locuri istorice, teatre, războae, ranguri boerești, cărți, reviste, opere clasice, școli, muzee, etc.

Această remarcabilă enciclopedie, nu numai că va servi cunoștințelor românești de pretutindeni, dar se va impune streinilor, prieteni sau dușmani, cari nu ne cunosc, sau nu vor să ne cunoască, că avem un trecut artistic și folcloristic, comori de cultură românească.

Toate aceste lucruri abia pomenite pe ici, pe colea, nu știa nimeni unde să le găsească, sau cum să se informeze despre ele.

Iată deci, o lucrare de mare anvergură, care nu se va putea să lipsească din casa vreunui adevărat român cult, îmbogățind chiar bibliotecile streinilor cari ar voi să ne cunoască, indiferent dacă ne iubesc, sau nu.

Ii urăm tânărului autor și vrednicului editor să ajungă în curând la a zecea ediție și nici nu va fi de mirare, având în vedere că toate operile autorilor, sunt încheiate în 1938, și cum valorile noastre din toate domeniile artei sunt în evoluție, se va impune dela sine ediții nouă mai complecte și mai voluminoase.

GALLIA TUDOR

Comentarii pe marginea mării, de Felix

A apărut „Comentarii pe marginea mării", o plachetă de epigrame semnate de Felix.

Strofele sunt dedicate :

...Misterioaselor și reci sirene
Cu trupuri calde, dobrogene.

Unele ironizează persoane cunoscute din viața marinărească, altele șarjează diferite moravuri ale societății.

Unui prieten care s'a „intoxicat" cu o carte pe care i-a împrumutat-o, Felix îi scrie :

Să fii, de lucruri minunate,
Intoxicat, — e lucru rar ;
Să știi că ești, măcar pe jumătate,
„Intoxicat" ereditar !

Pe tenorul X, care a dat un concert pentru surdo-muți îl ironizează astfel :

Gândidu-mă la surdo-muți
Și ascultându-i totodată,
Eu îmi spuneam amar :
Ce trist e, câteodată,
Să nu fii surd, măcar !

Ce poate dori un footbalist profesionist ?

Dorința lui cea mai fierbinte
E, părăsind echipa-i dragă,
Pornind (cu ghetele'nainte),
La poarta Raiului să tragă.

Epigramele lui Felix au calități de spontaneitate și humor. Ar fi putut face, totuși, o selecție mai riguroasă a epigramelor cuprinse în : Comentarii pe marginea mării.

DOUI OAMENI

In editura Payot din Paris a apărut de curând, „Les aventures des capitaines Christiansen d'après leurs journaux de bord" — Du navire a voile au navire volant.

Viața acestor marinari germani dela marea Nordului, descendenți ai viteazului popor Vicking, este demnă de a fi relevată.

Fiede și Carl, cei mai mari dintre cei cinci frați Christiansen, toți marinari ca și întreaga lor familie, au avut timpurile lor de glorie, atât ca marinari de comerț cât și în timpul răsboiului.

La vârsta de 14 ani, Fiede se îmbarcă ca muss pe un vas cu pânze, comandat de unchiul său Krischan, care făcea o călătorie în Chile, ocolind capul Horn, spre a aduce un transport de salpetru, necesar fabricărei prafului de pușcă.

Prin această călătorie plină de peripeții, cel mai mare dintre frați fu pentru mult timp consacrat meseriei de marinar.

La scurt, interval de timp, fratele său Carl, îi urmă exemplul înbarcându-se, deasemenea pe un velier, pentru o călătorie în jurul lumei.

După ce obține brevetul de locotenent la școala de hydrografie, Fiede, trece în marina de răsboiu, iar Carl se îmbarcă pe „Lichtenfels", unul din vapoarele companiei Hansa-Linie, care făcea cursa între Hamburg și India.

Apoi Fiede căpătă gradul de căpitan de lungă cursă, și trecu din nou în marina comercială, urmând a călători mai departe în mările Sudului.

Carl, după ce la rândul său își face stagiul în marina de răsboiu, unde se distinge, este angajat de către compania Norddeutscher-Lloyd, care îi încredință comanda vaporului „Coblenz" ce făcea cursa între Japonia și Australia.

Navigă toată coasta Chinei, India și Australia, apoi fu detașat pe un vas de cabotaj, anume „Lusook" și primi ordin să plece cu un transport de culi[1]), dela Sovatow la Singapore.

---

[1]) Chinezi ce trag mici trăsurele în mai toate orașele Chinei.

Fu foarte puţin încântat de această îmbarcare, mai cu seamă că nu erau decât cinci europeni pe bord, restul echipajului era compus din chinezi.

După ce-şi îndeplini misiunea „Lusook“ primi ordin să plece la Soeraboy de unde să încarce zahăr brut pentru Bangkok; se achită conştiincios şi de această misiune apoi primi ordin să încarce orez dela Saigon cu destinaţie pentru insula Cebu din Filippine.

Părăsi marea Chinei, trecu strâmtoarea Balobac şi se îndreptă direct spre insula Cebu.

Atât cât s'a putut calcula, vaporul trebuia să ajungă la destinaţie a treia zi.

Rândul de cart al lui Carl era a doua zi la ora 8 aşa că se culcă. La ora şapte, un chinez din echipaj bătu la uşa cabinei şi strigă: „Master, seveu bell!“ (Domnule, ora şapte).

Câteva minute înainte de ora fixată, când Carl punea piciorul pe scara ce ducea pe paserelă, „Lusook“ se culcă brusc pe babord, apoi se îndreptă cu un sgomot formidabil, cauzat de coca ce atingea stâncile.

O spărtură se produsese la prova pe unde apa pătrundea cu furie; totuş vasul mai putea fi încă manevrat. Fu scos de pe stânci prin propriile mijloace şi dirijat cu toată viteza spre cea mai apropiată coastă unde fu eşuat pe bancurile de coraliu alei insulei Baukoran din marea Sulu.

Cu toate eforturile făcute, nu s'a putut eşua decât prova, pe câtă vreme restul vasului plutea in apă adâncă; nu era deci exclus ca apa să pătrundă până in compartimentele dela pupa producând scufundarea.

Intreg echipajul debarcă pe insula cu tot ce era necesar. Se exploră insula: patru, cinci sute de metri lungime, numai nisip, iar ca populaţie fregate. Apa potabilă lipsia cu desăvârşire. Carl profită de ocazie că vasul încă mai plutea şi mai făcu o provizie din rezervoarele vasului. Abia făcu această operaţie şi vasul, cu un sgomot îngrozitor se aplecă spre pupa, ridică prova în aer, şi se scufundă în adânc.

Situaţia în care se găsea întreg echipajul, neputând dăinui mai mult de câteva zile din cauza lipsei apei potabile, a doua zi, înainte de răsăritul soarelui, Carl prepară o balenieră, şi însoţit de un ofiţer mecanic, şeful de echipaj şi patru chinezi, plecară să găsească o insulă locuită spre a găsi ajutoare necesare salvărei întregului echipaj.

După ce au navigat toată ziua şi toată noaptea pe furtună şi pe o ploae torenţială, zăriră în sfârşit o insulă; se apropiară de ţărm şi constatară că este locuită numai de sălbateci cari prezentau o atitudine nu tocmai prietenoasă faţă de aceşti musafiri nepoftiţi. Nu acostară deci ci îşi continuară drumul spre Nord, cu toate că erau rupţi de oboseală, şi a treia zi dela plecarea lor din insulă, ajunseră la Sandakan, portul principal al insulei Borneo.

Cu ajutorul guvernatorului englez care le puse la dispoziţie yachtul său „Lotos“, întregul echipaj fu salvat.

In acest timp, la începutul anului 1914, în insula natală Föhr, circulă svonul că Fiede, la Hamburg, învaţă meseria de aviator.

Părinţilor nu le vine a crede că fiul lor părăsise meseria atât de dragă întregei familii. Totuş el trece cu succes brevetul de pilot şi stabileşte mai multe performanţe, atunci când aviaţia era încă la începuturile ei.

Răsboiul mondial începe. Fiede este repartizat la flotila de hydroaviaţie din Zeebrugge, unde se găseau mai mulţi piloţi decât avioane, iar Carl este repartizat pe una din navele-şcoală din Baltica pentru instruirea viitorilor ofiţeri ai marinei de răsboiu (Hoch See Flotte).

Instrucţia terminându-se, este trimis, travestit în olandez şi prevăzut cu un asemenea paşaport, pe un vas neutru, până la Petersburg, spre a vedea drumul urmat de vas şi a recunoaşte câmpurile de mine puse de Ruşi în Baltica, deschizând astfel drum submarinelor şi vaselor germane.

Fu cât pe aci să fie recunoscut, scăpă totuş şi se întoarse în Germania unde dădu toate detaliile necesare Amiralităţei.

După această periculoasă însărcinare, i se încredinţează comanda unui vas de comerţ încărcat cu combustibil, muniţii şi material de răsboiu, destinate Africei Orientale şi crucişetorului *Königsberg* ce se găsea blocat în delta râului Rufiji de către forţele navale britanice.

Misiune extrem de grea din cauza blocusului exercitat de către a 10-a escadră de crucişătoare britanice în marea Nordului, între Scoţia, insulele Feroe, Shetland, Islanda şi coasta Norvegiei, fu totuş dusă la bun sfârşit graţie spiritului întreprinzător al tânărului căpitan. Abia eşit în marea Nordului, ex-vaporul britanic „Rubens“ fu revopsit, transformat în „Kronborg“, sub pavilion danez.

In realitate veritabilul vas „Kronborg“ se găsea în portul Copenhaga în cală.

Cu luminile de bord complect mascate şi pe o vreme foarte rea, trece printre vasele britanice cari formau blocus-ul şi iese în Atlantic.

Ajunge în Africa Orientală Germană, dar este urmărit de un crucişetor englez care deschide focul. Vasul este eşuat pe coastă şi ca prin minune scapă de a fi incendiat de obuzele englezilor. Carl este rănit, debarcă şi este internat în spital.

După indicaţiile lui, trupele germane, prevăzute cu scafandrieri scoate din epava vasului întreaga încărcătură.

Odată însănătoşit, Carl se pregăteşte de întoarcere în patrie, se îmbracă în preot misionar, trece în Colonia Capului spre a găsi un vas pe care să se îmbarce, dar este prins de către autorităţile britanice şi trimis la Londra, unde stă închis şase luni într'un lagăr de prizonieri şi unde întâlneşte mulţi din camarazii săi de arme.

La începutul anului 1917, o comisiune medicală anglo-elveţiană se formează pentru a trimite în Elveţia parte din bolnavii aflaţi în lagăre. Se preface bolnav, şi în felul acesta reuşeşte să se repatrieze. Se prezintă apoi la statul major şi raportează felul cum şi-a îndeplinit misiunea.

Ce făcea în acest timp Fiede? Sboruri lungi deasupra mărei Nordului, stabilind poziţia flotei de blocus şi a submarinelor inamice.

Execută bombardamente asupra frontului din Flandra şi asupra vaselor inamice din canalul Mânecii.

La 15 Maiu 1917 escadrila lui Fiede execută un bombardament în regiunea portului Dunkerque, dar unul din avioane a fost distrus la amerisaj. Echipajul compus din doi oameni fu salvat de Fiede luându-i pe amândoi pe flotoarele hydroavionului.

In epoca de reconstrucţie, Fiede este angajat în şantierele dela Friedrichshafen, în cari s'a construit uriaşul hidroavion DO-X a cărei comandă i-a fost încredinţată şi cu care a sburat prima dată cu 160 pasageri.

Aceştia sunt fraţii Christiansen, marinari din tată în fiu, cari vor fi o veşnică pildă de energie şi caracter.

P. BULGARAŞ-Junior

INFORMAȚII — NOUTAȚI

ȘTIRI DIN ȚARĂ

Telegramă omagială

Cu prilejul dublei sărbători a zilei de naștere și a onomasticei Augustului nostru Președinte, Liga a trimis următoarea telegramă:

M. S. REGELUI MIHAI I

In numele Ligii Navale Regale Române, cu profund respect, rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi încredințarea dragostei și devotamentului cu care vă înconjoară toți membrii Ligii.

Să trăiți Majestate!
Să trăiască Majestatea sa Regină-Mamă Elena!

Vice-Președinte L.N.R.R.
Amiral Adjutant NICOLAE PĂIȘ

Subsecretariatul Marinei

Implinirea visului marinarilor de care s'a vorbit în alte pagini a determinat Liga să dea următoarele telegrame:

GENERAL ANTONESCU
Conducătorul Statului și Președinte al Consiliului

In numele comitetului central și al tuturor celor adunați sub flamura Ligii Navale Regale Române, vă rugăm să bine-voiți a primi expresiunea celor mai adânci sentimente de recunoștință pentru că în noua organizare de stat, s'a asigurat desvoltarea tuturor ramurilor marinei, prin concentrarea lor într'un singur subsecretariat.

Vice președinte L. N. R. R.
Contr'Amiral Adjutant N. PĂIȘ

PROFESOR MIHAI ANTONESCU
Ministrul Justiției

In numele comitetului și al celor strânși în jurul flamurei Ligii Navale Regale Române, vă rugăm a primi plinele de recunoștință mulțumiri, pentru actul de chibzuință săvârșit prin crearea noului subsecretariat care asigură viitorul marinei noastre.

Vice președinte L. N. R. R.
Contr'Amiral Adjutant NICOLAE PĂIȘ

AMIRAL KOSLINSKI
Subsecretar de Stat al Marinei

In numele Ligii Navale Regale Române, vă rugăm a primi cele mai calde felicitări pentru inalta demnitate încredințată și cele mai vii urări de a vedea desăvârșită propășirea marinei la înălțimea nevoilor țării și iscusinței marinarilor noștri.

Vice președinte L. N. R. R.
Contr'Amiral Adjutant NICOLAE PĂIȘ

Marina comercială

Abia creat subsecretariatul de Stat al Marinei a fost pus să rezolve problema marinei comerciale.

In conferința de colaborare a Apărării Naționale, sub președinția d-lui General Antonescu, Conducătorul Statului, printre altele s'a dispus să se dea toată atențiunea cuvenită marinei comerciale, încurajându-se și inițiativa particulară și să se reorganizeze serviciile fluviale și maritime prin dispariția organelor parazitare.

In tot ce e marină domnind spiritul marinăresc, suntem siguri că marina comercială va fi așezată pe baze cât mai solide.

Măsuri excepționale referitoare la vasele comerciale maritime și fluviale

Monitorul Oficial din 18 Octombrie a. c. publică următorul decret-lege, privitor la unele măsuri excepționale referitoare la vasele comerciale, maritime și fluviale:

Art. 1. — Se institue un drept de preemțiune în favoarea Statului la cumpărarea, totală sau parțială, a vaselor de comerț de orice natură sau denumire, maritime sau fluviale, aflate sub pavilion român definitive sau provizorii.

Acest drept se exercită prin subsecretariatul de stat al marinei, căruia i se va notifica orice act de vinderecumpărare în proect, referitor la vasele de comerț.

Orice alt act de înstrăinare cu titlu oneros sau gratuit asupra vaselor de comerț sub pavilion, constituire de drepturi reale asupra unor asemenea bunuri este supus autorizației prealabile a subsecretariatului de stat al marinei.

Art. 2. — In interesul economiei naționale nici o navlosire de vase maritime sau fluviale, de orice aparate plutitoare sub pavilion român sau sub pavilion străin cu port de înscriere român, nu se poate face fără autorizarea prealabilă a subsecretariatului de stat al marinei.

Art. 3. — Statul, prin subsecretariatul de Stat al marinei, are drept de preemțiune asupra oricăror navlosiri a vaselor și aparatelor plutitoare prevăzute sub art. 2.

Vasele închiriate prin exercitarea dreptului de preemțiune, vor fi utilizate de Stat în interesul apărării sau economiei naționale sub orice formă și condițiuni, socotite necesare de subsecretariatul de Stat al marinei.

Art. 4. — In termen de 15 zile dela publicarea prezentului Decret-Lege, toate contractele de închiriere a vaselor, aflate în curs de executare vor fi supuse autorizării prevăzută la art 2, în vederea continuării executării lor.

Contractele care nu se vor depune la subsecretariatul de Stat al marinei în termenul de mai sus, precum și cele respinse la autorizare, rămân nule de drept și fără efect pentru viitor.

Art. 5. — Orice act juridic făcut cu călcarea dispozițiunilor prezentului Decret-Lege este nul de drept, această nulitate fiind de ordine publică.

Deciziunile subsecretariatului de Stat al marinei, date în aplicarea acestui Decret-Lege, sunt definitive și neatacabile pe nici o cale.

Art. 6. — Actele, de orice natură ar fi, prin care s'ar tinde la scoaterea din traficul maritim sau fluvial a vaselor prevăzute sub art. 2, vor fi socotite ca acte de sabotaj și pedepsite cu dublul pedeapsei prevăzute sub art. 5.

Art. 7. — Cei ce vor contraveni la dispozițiunile prezentului Decret-Lege se vor pedepsi cu amenda dela 30.000—1.000.000 lei și cu închisoare dela una lună la un an.

Amenzile se vor vărsa Băncii Naționale a României pentru Fondul Național al Marinei.

Art. 8. — Se mențin dispozițiunile art. 1 din Decretul-Lege privitor la unele măsuri excepționale referitoare la vasele comerciale sub pavilion român publicat în Monitorul Oficial Nr. 266 din 16 Noembrie 1939.

Art. 9. — Orice dispozițiuni din lege și regulamente contrare Decretului-Lege de față, inclusiv articolele 2, 3 și 4 din Decretul-Lege Nr. 4075 publicat în Monitorul Oficial Nr. 266 din 15 Decembrie 1939, sunt și rămân abrogate.

Dat în București la 17 Octombrie 1940.

Conducătorul Statului Român și Președintele Consiliului
de Miniștri
GENERAL ANTONESCU

Ministrul justiției,
MIHAI A. ANTONESCU

Vapoarele românești de pasageri și mărfuri și-au suspendat cursele în Orient

Evenimentele din Orient agravându-se prin conflictul dintre Grecia și Italia, s'a dispus suspendarea navigației vaselor românești în Orient. Astfel, ni se comunică de cei în drept că vapoarele românești „Balcic“, „Dacia“ și „Oituz“, care se aflau la Istanbul și portul vecin, Zunguldac, unde încărcau mărfuri pentru România, în urma unor dispozițiuni primite din partea căpităniilor porturilor turcești respective, au fost obligate să suspende operațiunile de încărcare și să ridice ancorele pentru a pleca spre țară.

Noul regim internațional al Dunării.

Ca urmare a conversațiunilor care a avut loc în ultimul timp între Guvernul german și Guvernul U. R. S. S., în înțelegere cu Guvernul italian, s'a constatat necesitatea dizolvării atât a Comisiunii internaționale a Dunării cât și a Comisiunii Europene a Dunării și de a înlocui aceste Comisiuni printr'o Comisiune a Dunării compusă din reprezentanți ai Germaniei, Italiei, U.R.S.S., României, Ungariei, Bulgariei, Jugoslaviei și Slovaciei.

Această comisiune a Dunării va avea ca scop de a reglementa chestiunile privitoare la navigația pe intregul curs al Dunării dela Gurile ei și până la Bratislava.

Regimul Dunării

Din interwiev-ul acordat de d. Mihail Sturdza, *ministrul Afacerilor Străine, ziarului „Giornale d'Italia“ desprindem următorul pasaj privitor la regimul Dunării:*

...„In domeniul economic, așteptăm deasemeni căi de comunicații numeroase, largi și libere, printre cari se prenumeră, în primul rând, iubita și bătrâna noastră Dunăre, cale imperială a civilizației și a libertății ariene.

Da, această Dunăre este dragă inimilor noastre, după cum trebue să fie dragă inimilor noastre de Români. Pentru noi istoria emancipării sale, dela Adrianopol, până la Paris, este istoria independenții noastre. România este prosperă și fericită când Dunărea este liberă“.

Rusia respinge protestnl Angliei împotriva formării nouii comisii a Dunării

Moscova (Rador). — Corespondentul agenției D. N. B. transmite următoarea comunicare oficială:

La 29 Octombrie, sir Stafford Cripps, ambasadorul Marei Britanii la Moscova, a remis d-lui Molotov, comisar al poporului la Afacerile Străine, o notă prin care guvernul britanic protestează împotriva hotărîrii guvernului sovietic cu privire la alcătuirea unei noui comisiuni a Dunării și la participarea unui reprezentant al Uniunii Sovietelor la negocieri cu reprezentanți ai Germaniei, Italiei și României.

Considerând acțiunea guvernului sovietic ca o violare a neutralității, guvernul britanic declară că nu poate recunoaște nici un acord de natură a aduce vreo atingere tratatelor în vigoare, rezervându-și toate drepturile în acest domeniu.

La 2 Noembrie, d. Vișinski, comisar adjunct la afacerile străine, a primit pe sir Stafford Cripps și i-a remis, în numele guvernului sovietic, o notă prin care guvernul U.R.S.S. face cunoscut că se vede nevoit a declara că afirmația guvernului englez, după care necesitatea recunoscută de guvernul sovietic a alcătuirii unei noui comisii a Dunării, cu participarea Uniunii Sovietelor, la negocierile dela București, ar reprezenta o violare a neutralității, este inexactă.

Alcătuirea comisiunii Dunării cu participarea U.R.S.S. ca și a statelor așezate pe Dunăre sau în apropierea ei constitue reparația nedreptății care a fost săvârșită de tratatul din Versailles și de alte tratate, în baza cărora U.R.S.S. a fost exclusă nu numai din comisiunea internațională, ci și din comisiunea europeană a Dunări.

Guvernunl britanic a jucat un rol însemnat în eliminarea U.R.S.S. din comisiune.

Comisiunea Dunării trebue, în mod firesc, să fie alcătuită din reprezentanții statelor riverane ale Dunării sau interesate în mod special la acest fluviu și care îl folosesc ca o cale pe care primesc și trimit mărfuri.

Este limpede că Marea Britanie, care este așezată la mii de kilometri de Dunăre, nu poate fi socotită printre aceste state. Este deasemeni clar că chestiunea compunerii comisiunii Dunării nu atinge întru nimic pe aceea a neutralității.

Ținând seama de cele de mai sus, guvernul sovietic se declară in imposibilitate de a accepta protestul cuprins in nota guvernului britanic cu data de 29 Octombrie 1940.

Comitetul central.

Şedinţa dela 25 Octomvrie

Comitetul a fost prezidat de d. Contr'amiral adjutant N. Păiş, vice-preşedintele Ligii.

I. COMUNICĂRI

D. *Amiral Păiş* dă citire celor două circulări-invitaţiuni, adresate Ligii, primite dela cercul făgărăşenilor cu sediul în Bucureşti.

D. *Comandor Negulescu* face o scurtă dare de seamă asupra primei şedinţe, dela 8 Noembrie arătând că: d. profesor Naneş, preşedintele cercului făgărăşenilor, a luat iniţiativa ca toate asociaţiile culturale şi patriotice să se federalizeze în scopul de a lucra în de comun acord, pentru culturalizarea ţării, după o singură directivă generală. E de părere că Liga Navală Regală Română nu ar putea să colaboreze la această nouă formă culturală, decât după ce acea federaţie va căpăta aprobarea d-lui general Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român şi ulterior Inalta încuviinţare a Augustului Preşedinte.

D. Amiral Păiş împărtăşeşte acest punct de vedere şi roagă pe d. comandor Negulescu să asiste la şedinţa dela 28 c., când va comunica această restricţiune adunării dela cercul făgărăşenilor.

Membrii comitetului Ligii aprobă acest procedeu.

II. CONFERINŢELE LIGII NAVALE

D. Amiral Păiş decide ca L. N. R. R. să-şi reînceapă activitatea de propagandă prin conferinţe publice, în capitală şi în ţară, în iarna 1940—41. Deşi vremurile actuale sunt apăsătoare, care ne-ar indritui să amânăm începerea ţinerii conferinţelor Ligii, totuşi datoria ne impune ca să ne pregătim pentru orice eventualitate. Roagă pe membrii comitetului să se înscrie la aceste conferinţe. Vom interveni şi la d. Vice amiral Roşca, comandantul Marinei Regale, să determine pe ofiţeri să ţină conferinţe la Galaţi, Brăila, Constanţa, Giurgiu, Turnu-Severin, etc.

D. Comandor Negulescu citeşte titlul câtorva conferinţe, pentru sugestionarea membrilor cari doresc să se înscrie a ţine conferinţe. Aceste titluri sunt:

1. „Marile bătălii navale".
2. „Marii amirali ai omenirii".
3. „Călătoriile navigatorilor".
4. „Capacitatea marinei noastre comerciale şi remedii de îndreptare".
5. „Incurajarea iniţiativei particulare în desvoltarea marinei — propuneri realizabile".
6. „Pilde de salvări nautice".
7. „Războiul aero-naval".
8. „Dunărea-Marea Neagră-Mediterana".
9. „Colaborarea uscat-aer-ape: în timp de pace, în timp de război".
10. „Afluenţii Dunării, din punct de vedere marinăresc.
11. „Sporturile nautice".
12. „Regimul porturilor".
13. „Exploatarea bogăţiilor maritime".
14. „Când şi cum au luat naştere imperiile coloniale ale puterilor europene".
15. „Comerţul şi războiul pe mare".
16. „Regimul juridic al vaselor de comerţ, în plină mare, în timp de pace şi război".
17. „Regimul internaţional al porturilor".
18. „Marii piraţi şi marii corsari".

Iau parte la discuţiunea subiectelor mai mulţi membri.

D. *Amiral Păiş* arată că aceste titluri vor fi comunicate tuturor membrilor din comitetul central al L.N.R.R., rugându-i a şi alege subiectul conferinţei. Inscrierile la conferinţe urmează a fi făcute până spre sfârşitul lunii Noembrie a. c., la secretariatul general al Ligii, spre a se întocmi programul. Pentru cine doreşte să consulte diferite lucrări, ţin să arăt că poate împrumuta cărţi dela biblioteca Ligii Navale şi a marinei comerciale.

Ne mai fiind nimic de discutat la ordinea zilei, d. amiral Păiş mulţumeşte membrilor pentru sugestiile date şi închide şedinţa.

Conferinţa LNR dela Calafat

In ziua de 13 Octombrie 1940, ora 11,15, a avut loc la Calafat interesanta conferinţă a d-lui amiral Negru C., cu subiectul : *„Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor"*, cu un desăvârşit succes, în sala de recepţie a Palatului Marincu.

Sala a fost arhiplină.

La ora 13, a urmat o masă colegială a membrilor L. N. R. R. Calafat, la care au luat parte şi d-nii Pretor al Plăşii, Primar al oraşului, toate autorităţile civile şi militare din Calafat. La conferinţă a asistat şi d-l Prefect al Judeţului.

Căminul cultural al Marinei Regale

Infiinţarea Căminelor Culturale, acum câţiva ani, în satele noastre au avut un rol bine determinat. Prin aceste Cămine, ţăranul român se îmbogăţea spiritualmente, avea putinţa aşi controla bagajul de cunoştinţe şi tot prin aceste Cămine, multe talente neglijate acolo, la ţară, aveau posibilitatea de-a fi apreciate de cercurile conducătoare dela oraşe, cari prin delegaţii lor, căutau să aducă un aport de încurajare elementelor merituoase.

Aceste refugii sufleteşti cât şi posibilitatea anumitor talente de a se produce şi aici — prin aceasta înăbuşind dorul satului — au dat gând bun conducătorilor oastei de a se înfiinţa şi în armată Cămine Culturale Ostăşeşti, adevărate pârghii de menţinere sufletească între brazdă şi armă.

Marina Regală — oastea albastră a ţării — şi-a înţeles misiunea de educatoare a sufletului ostăşesc, înfiinţând în vara anului 1939, în Baza Navală Maritimă, un Cămin Cultural sub denumirea de „Lct. Stoicescu", în amintirea marinarului erou.

Până la înfiinţarea acestui Cămin, au mai avut loc şezători organizate la diferite împrejurări.

Insă aceste şezători nu aveau îndeajuns suflet, simţindu-se nevoia unei organizări temeinice, a unei mâini conducătoare energice şi stabilitatea anumitor elemente bune şi necesare Căminului.

Căminul Cultural şi-a primit, atunci, animatorul în persoana d-lui Cpt. Brandabur Alexandru, comandant ce şi-a înţeles nobila misiune, coborându-se printre rândurile soldaţilor, alinându-le durerile, fiind părtaş bucuriilor lor, dând îmbărbătare şi îndemn soldatului român atât de abătut — altădată — sufleteşte.

S'au organizat şezători recitându-se şi cântându-se în duh românesc, s'au jucat piese cu caracter militar şi patriotic, s'au înfrăţit sufletele şi s'a dat sentimentului de jertfă, tărie.

Pe lângă organizarea acestor şezători — la cari au luat parte sute de marinari, şezătorile bucurându-se de prezența d-lor: C'Amiral Al. Constantinescu, Comandantul Diviziei de Mare, comandor Octavian Butaș, Comandantul Depozitelor Maritime de Echipaje și Materiale, care în calitatea de Director al Căminului Cultural a dat mult sprijin organizării șezătorilor; Căpitan Brandabur Alexandru, organizatorul acestor manifestații ale soldaților, precum și a d-lor Ofițeri și Maiștri — Căminul Cultural a înființat o bibliotecă pentru ostași, cumpărând — în acelaș timp — un aparat de radio, dându-se astfel și soldatului posibilitatea de-a fi în curent cu chestiuni cari îl interesau mai mult.

Duminică 3 Noembrie a.c. orele 10 dimineața, a avut loc în sala de spectacole a Căminului Cultural o șezătoare marinărească la care au participat marinarii cu aceiași dragoste de totdeauna.

Șezătoarea a fost organizată de d-l Cpt. Tobescu, comandantul companiei I Bază, care a ținut și cuvântul introductiv șezătorii în care a amintit soldaților obligațiile lor față de pământul românesc, apărarea lui din atâta cea mai rămas al nostru și numai al nostru.

După cuvântul introductiv au urmat: recitări, coruri, un match de box, demonstrații de atletism etc.

Corul absolvenților Școalei de Radio-telegrafie a Marinei, dirijat de Caporalul Oprovici Vasile, a dat, ca întotdeauna, concursul său neprecupețit.

Șezătorile vor continua în fiecare Duminică spre satisfacția sufletească a marinarilor cari vor à și dovedi cât mai deseori vrerea lor de mai bine, de frumos; dragostea lor față de Țară și Neam, prin aceste manifestații țâșnite din cremenea sufletelor senine și românești.

VASILE OPROVICI

CRONICA SPORTIVĂ

Ședința comitetului F.R.S N.

In prezența și sub președinția d-lui amiral adjutant *N. Păiș*, s'a întrunit Miercuri 9 Octombrie a. cor. la ora 19, la sediul F. R. S. N., comitetul federal al sporturilor nautice, fiind prezenți d-nii: H. August, N. Iliescu-Brânceni, ing. Kiki Dumitrescu, ing. V. Racotă, ing. I. Berindei, Alex. Fătulescu și Pavel Deac.

Luând cuvântul, d. amiral *N. Păiș*, face comitetului o dare de seamă asupra activității sportive a regiunii București și aduce mulțumirile sale conducătorilor și sportivilor pentru munca depusă și rezultatele înregistrate.

D-sa adaugă aceleași mulțumiri Y. C. R. R. și Y. C. B., asociații cari au organizat campionatele de yole.

Intrându-se în ordinea de zi, d. președinte al federației din motive de economie, propune ca sediul federației să fie mutat în localul pavilionului de la lacul Floreasca, aproape terminat. Pentru efectuarea mutării, numește pe d. Cristian Teodorescu, cu supravegherea operațiunilor de mutare și instalare în localul propriu.

Se numește o comisie formată din d-nii: arh. Radu Dudescu, H. August și ing. Kiki Dumitrescu, cari vor recepționa lucrările efectuate la pavilionul F. R. S. N., pentru întocmirea unei situații definitive.

D. președinte propune, pentru efectuarea unei situații financiare a gestiunii FRSN la 15 Octombrie, întrunirea comisiei de cenzori.

La diverse, d-nii Cristian Teodorescu și ing. Kiki Dumitrescu propun reglementarea dimensiunilor la caiacele de curse, conform federației internaționale de caiace și canos.

Pentru acest lucru se va convoca comisiunea tehnică. Aceasta va studia propunerile făcute de d. Cristian Teodorescu, ce se găsește în posesia unui bogat material documentar trimis de către d. dr. M. Eckert, președintele forului german de specialitate.

Ședința luând sfârșit, d. Berindei, membru în comitetul federal, rulează un film colorat al activității sportive de rame și vele organizate pe lacurile Herăstrău și Băneasa.

Directoratul „Innot și sporturi nautice" a fost constituit

D. Victor Catina, directorul Innotului și Sporturilor Nautice, a prezentat d-lui Manole Stroici, Conducătorul Sportului Românesc, lista membrilor directoratului pe care-l conduce; ea a fost aprobată întocmai.

Directorul Innotului și Sporturilor Nautice: *d. Victor Catina.*

Secretar General: *d. Tudor Rădulescu.*

Cassier *d. Robert Hetasch.*

Membri: *d-nii Haralambie Ionescu* și *Foca Spiridon.*

Yacht-Club București a câștigat campionatul național de yolă olimpică

Pe un timp deloc favorabil a început Sâmbătă 5 Octombrie a. cor. după masă, pe lacul Herăstrău, — campionatele naționale de yolă olimpică.

La startul traseului triunghiular marcat de trei geamanduri, s'au aliniat în fața cabanei Y. C. B., următoarele cluburi: Y. C. R. R., Y. C. B., As. sportivă a aerului și marinei, A. M. A., și Metropola.

Prima cursă s'a disputat cu vânt favorabil de N. V., dând ocazia tânărului Petre Fournaraki să arate excepționalele sale calități de foarte bun executant al manevrelor, cunoscător al regulamentelor și sensibil în schimbarea vântului.

Spre nefericirea organizatorilor și a participanților, în a doua jumătate a cursei următoare, vântul cade complet și o ploae deasă silește pe concurenți să renunțe a mai alerga.

Juriul, alcătuit din d-nii: R. Fournaraki, St. Călin Botez și Ocker, au hotărît clasamentul primei zile a campionatului, în ordinea sosirei bărcilor la sfârșitul cursei.

1) P. Fournaraki 6,25 puncte Y. C. B.
2) De Vassal, 5 puncte, As. sportivă aer și marină.
3) Dan Iliescu-Brânceni, 4 puncte, A. M. A.
4) Victor Gelles, 3 puncte Y. C. R. R.
5) Niculeanu, 1 punct, Metropola.

ZIUA II-a

In organizarea Yacht Clubului Regal Român și sub patronajul d-lui amiral adj. N. Păiș, președintele Federației Române de Sporturi Nautice, — a continuat Duminică dimineață, pe lacul Herăstrău, campionatul național de bărci cu pânze pentru categoria ,,Yolă Olimpică".

Inceput sub vreme defavorabilă (Sâmbătă, în loc de vânt concurenții au avut de luptat cu o ploaie deasă), eri dimineață cerul senin și vântul favorabil, au dat ocazia concurenților să utilizeze toată gama cunoștințelor tehnice și regulamentare.

Din lotul celor 5 concurenți s'au remarcat Petre Fournaraki și Victor Gelles.

Acești doi tineri au prilejuit o luptă foarte strânsă, din care s'a remarcat Victor Gelles, fostul campion, care a făcut un salt apreciabil, câștigând în cursele de eri dimineață 11½ puncte.

Avantajul câștigat de Gelles, nu trebue să întunece excelenta performanță a lui Fournaraki care luând startul pentru prima dată într'un campionat național a reușit să se claseze primul, cucerind invidiatul trofeu al ministerului aerului și marinei.

Din restul concurenților se cade să remarcăm pe tânărul Dan Iliescu Brânceni, care promite a deveni un bun conducător de bărci cu pânze.

Clasamentul final al campionatului național de Yolă Olimpică

I. Petre Fournarachi 16½ puncte Y. C. B.
II. Victor Gelles 14½ puncte Y. C. R. R.
III. De Vassal 9¼ puncte Aer și Marină.
IV. Dan Iliescu-Brânceni 2 puncte A. M. A.
V. Niculeanu 5 puncte Metropola.

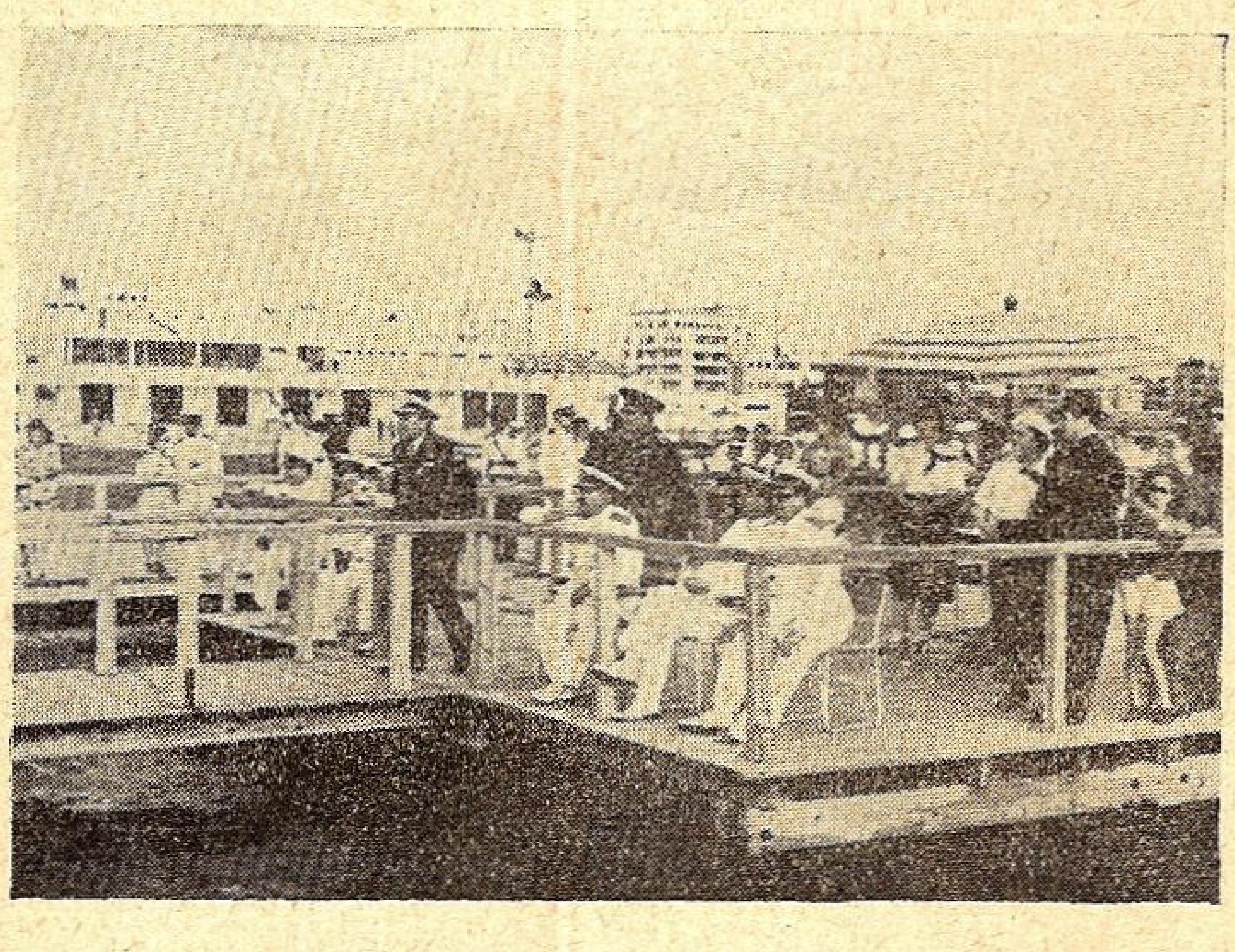
Direcțiunea tehnică și de organizare a campionatelor au avut-o domnii Robert Fournaraki, arbitru, Radu Brăescu, Acker, Procop Dumitrescu, St. Călin Botez și

NAUTICUS
(Universul Sport)

Concursurile nautice ale Școalei Navale

Anul acesta Școala Navală, pe lângă alte activități militare și marine, a desfășurat și o intensă activitate sportivă, datorită în mare parte D-lui *Cpt. Adam*, un fervent apărător al sportului pe uscat și pe ape. Această ardoare a găsit și aprobarea superioară în atât înțelegătoarea bunăvoință sportivă a d-lui *C. Amiral Constantinescu*, precum și elemente de o reală valoare sportivă în elevii Academiei Navale.

„Școala Navală" avea o puternică echipă de wolley, iar în toamnă s'a înființat și o filială a Clubului A. S. Marina. Roadele s'au văzut imediat, căci toamna se numără bobocii, când echipa compusă din elevii *Bolintineanu M.*, *Ionescu P.*, *Raianu M.*, *Mujicicov N.*, *Gadidov V.* și Asp. *Alin Petrescu* a câștigat cupa ligii „Marea" și un mult disputat loc în clasamentul wolley-balist.



Asistența la concursul nautic

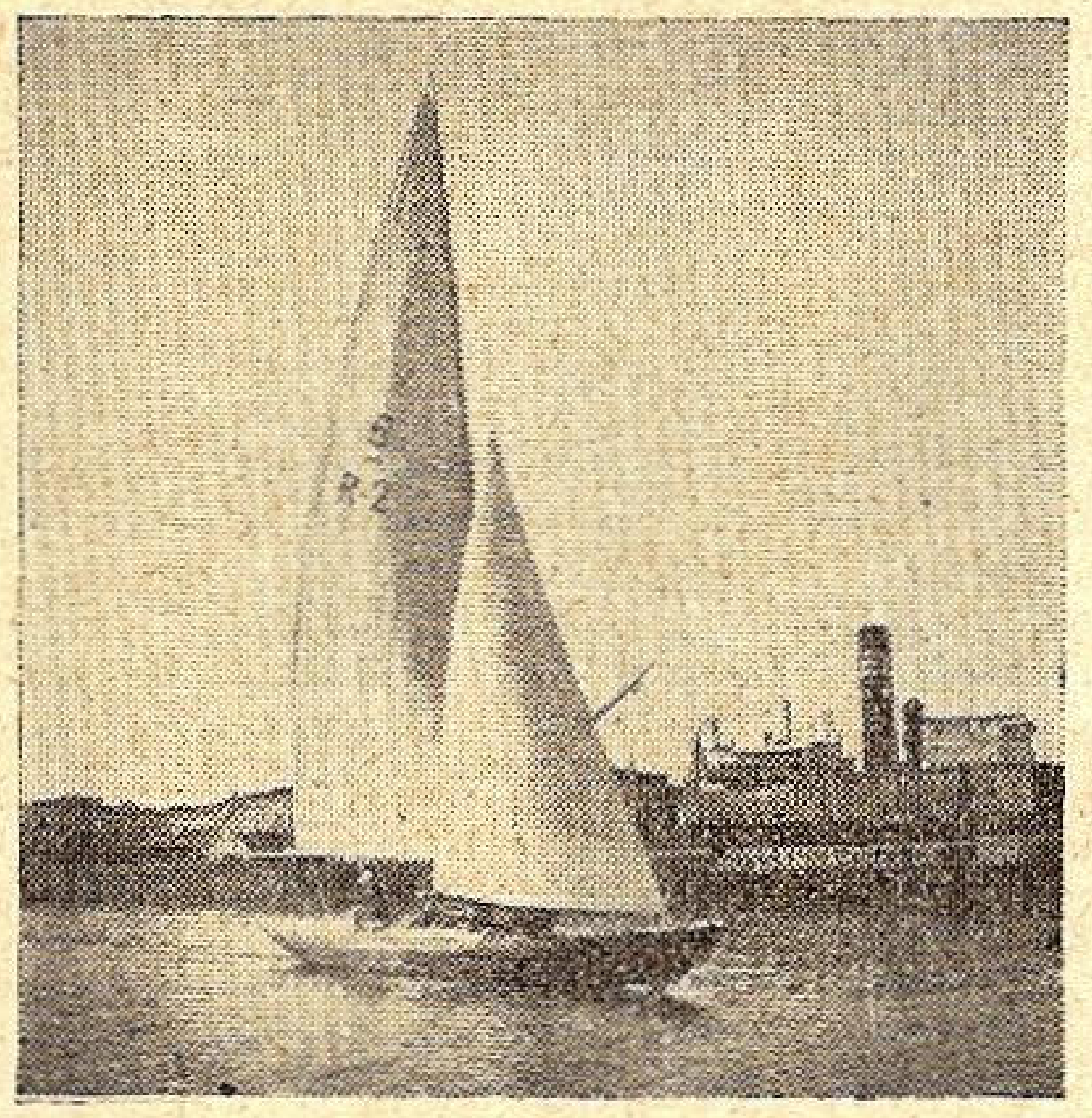
Elevii Școalei Navale manifestând o deosebită dragoste pentru sporturile acuatice, Comandamentul a luat hotărîrea să facă un concurs de sporturi nautice, care să se dispute numai în interiorul școlii, pentru a stimula și mai mult dragostea de apă. După ce în principiu planul a fost adoptat, s'a trecut la execuție ; concursurile s'au desfășurat o parte în bazinul „Salvamar" Mamaia, iar a doua parte în bazinul și rada portului Constanța.

Sporturile nautice sunt cele mai complexe, căci iau parte deopotrivă toți mușchii, sub coordonarea strânsă a creerului, iar plămânul se încarcă cu aerul curat al mării.

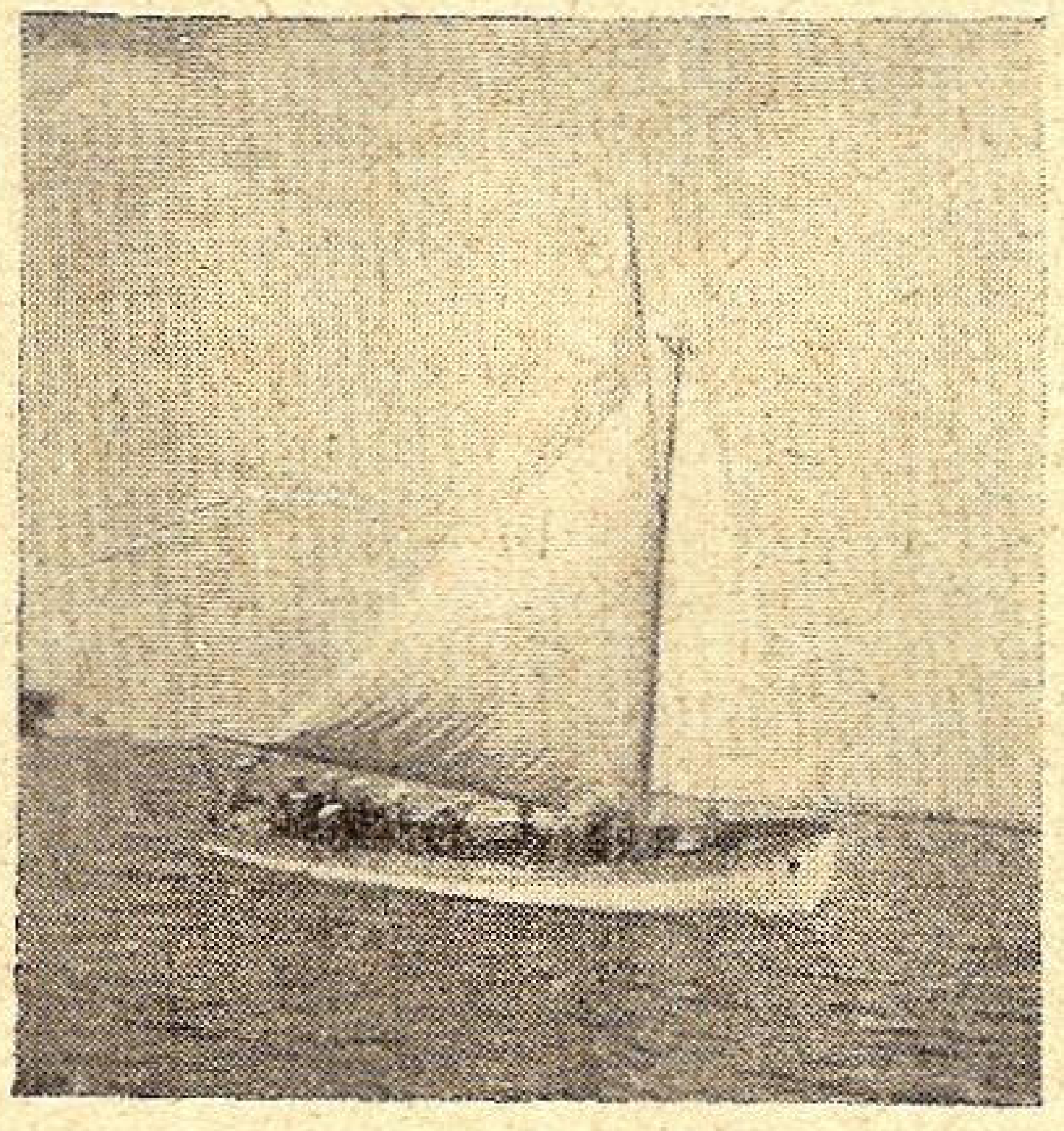
Un cuter în cursă

Juriul era compus din d-nii Cpt. *Adam*, Cpt. *Sârbu*, iar cronometror d-l maestru *Spânu*.

Se încep probele cu o cursă de 100 m. Asistența e foarte înfierbântată, căci e compusă mai mult din elevi, și între camarazi... Urmează o cursă pentru cei ce nu știau să înoate atunci când au venit la marină, distanța 50 m. și în fine, marea cursă de 500 m. al cărui câștigător, elevul *Dragomir V.* a cucerit premiul de 500 lei. Ziua sportivă se închee cu ștafeta de 4×100 câștigată de echipa babordului.



O barcă cu pânze în larg



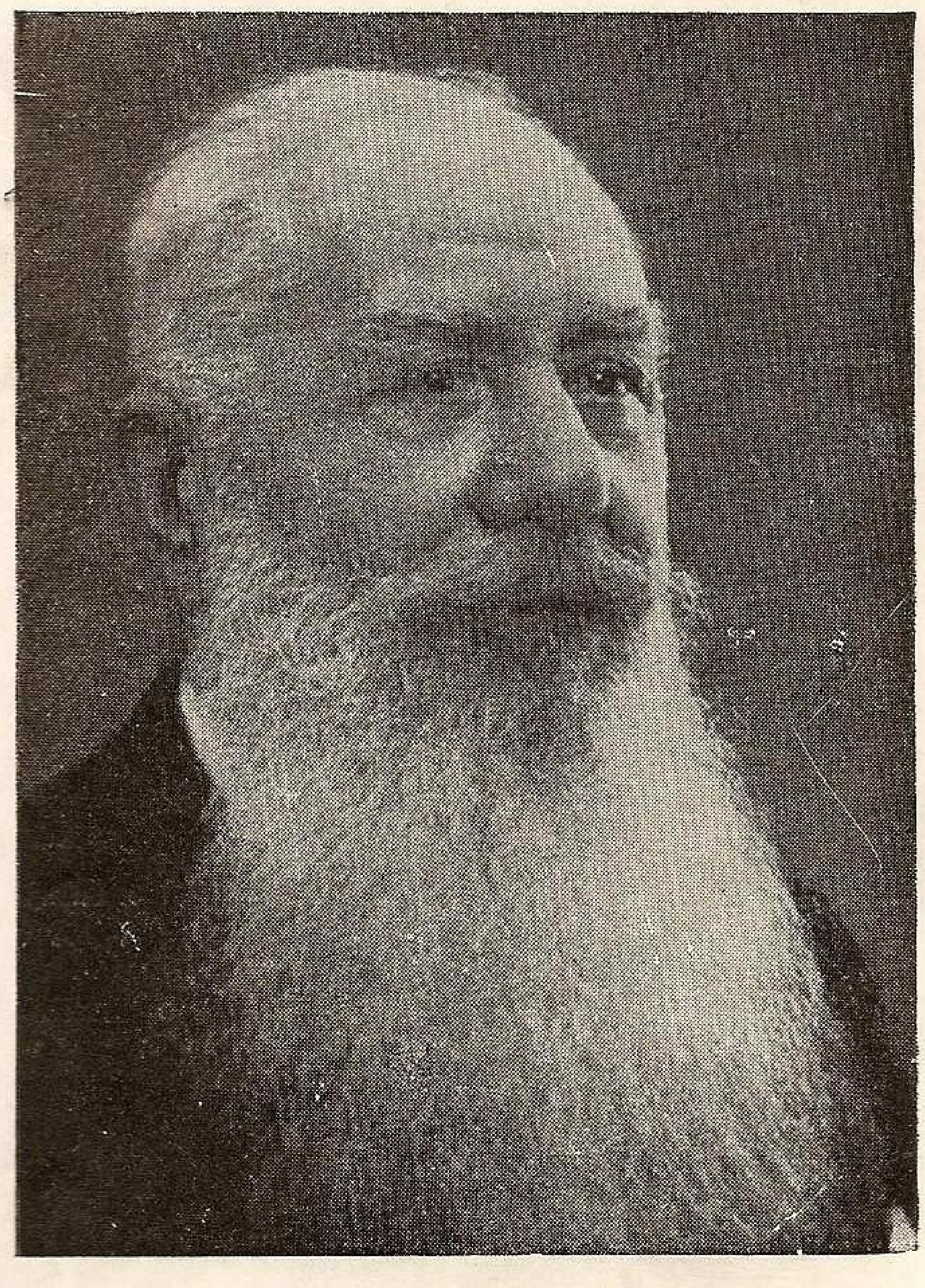
Aproape de start

Au trecut câteva zile și concursurile nautice s'au sfârșit, ultimele probe fiind curse de bărci. Intâi pornesc bărcile de 8+1, apoi lotcile grațioase... Ramele bat cu putere albastrul mării, mușchii se încordează într'un efort,

41. FIX pag. 1 verso

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

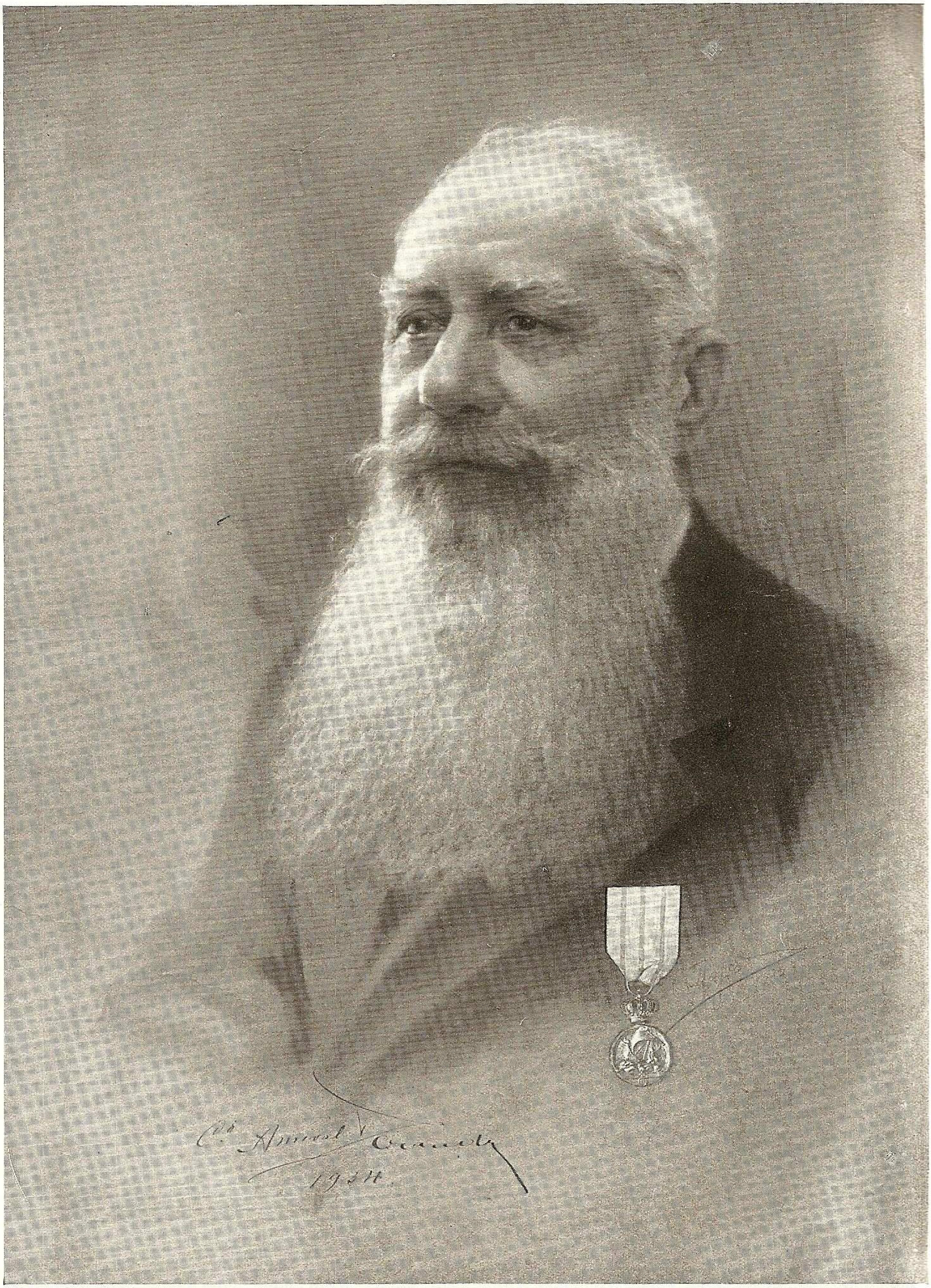
LA MOARTEA
AMIRALULUI
IOAN COANDĂ



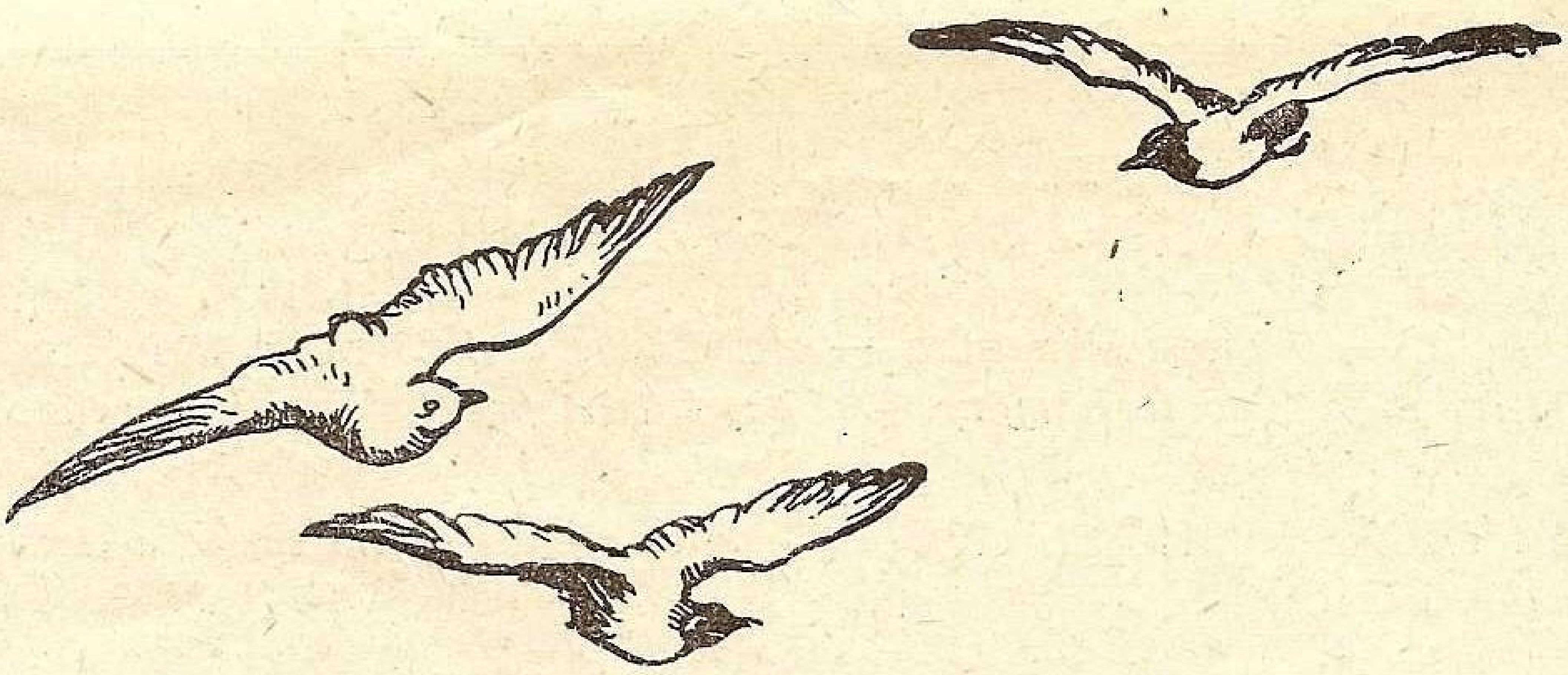
NUMĂR SPECIAL AL REVISTEI

MAREA NOASTRA

FEBRUARIE 1940


Cte Amiral Coandă
1924

† AMIRALUL ION COANDĂ
VICE PREȘEDINTELE LIGII NAVALE ROMÂNE



Cuvintele adresate Amiralului Coandă de către Augustul Președinte al Ligii Navale Române, cu prilejul comemorării a 10 ani de activitate.

Se împlinesc 10 ani dela înființarea Ligii Navale Române și mă bucur că pot aduce prin aceste rânduri mulțumirile mele pentru lăudabilele sforțări ce au fost depuse în acest deceniu.

Nimeni mai mult ca Mine nu s'a bucurat când a primit vestea acestei inițiative; m'am bucurat căci firea Mea mă îndeamnă înspre tot ce are a face cu marea și marina.

Opera cea mai națională ce trebue îndeplinită de Liga Navală Română începe de azi înainte. E o operă la care nu trebue să se înhame numai un comitet restrâns de oameni de bună voință, ci masa cea mare a populației românești.

Iubirea de mare și spiritul de marinar sunt factori de căpetenie în educația unei națiuni și aș avea nespusă mulțumire dacă Liga Navală Română va reuși pe deplin să propage în mulțime această dragoste și acest spirit.

La noi acest spirit al mării și al marinei a fost cristalizat în bricul „Mircea", și de aceea salut ca un fapt fericit inițiativa Ligii de a face propaganda pentru înzestrarea Marinei Mele cu un nou vas școală, care purtând numele celui vechiu, va deștepta în generațiile de mâine, acel avânt, acea disciplină, acel spirit al datoriei care trebue să fie substratul sufletesc al oricărui marinar.

Aceste vorbe, le îndrept către Liga Navală Română cu toate felicitările pentru cei 10 ani de activitate și cu calda urare ca viitorul să fie mai rodnic și activ.

CAROL R.

Cuvântările rostite la înmormântare

Pe o ploae torenţială, — plângea şi natura, — a fost dus la locul de veci în ziua de 21 Ianuarie, cel care era sufletul Ligii Navale Române. Cu acest trist prilej s'au rostit următoarele cuvântări:

CUVÂNTAREA PĂRINTELUI FLORESCU DELA BISERICA STEJARUL

Plecarea dintre noi pentru totdeauna a acelora, pe care i-am cunoscut de aproape, pe care i-am preţuit şi iubit pentru însuşirile lor deosebite, ne răscoleşte sufletul şi ne trezeşte gânduri şi simţiri pe care le avem numai în clipele de grea cumpănă ale vieţei noastre.

Acelaşi lucru se petrece şi în clipa de faţă, când ducem la locul de veşnică odihnă pe acela care cu atâta prestigiu şi demnitate a fost Amiralul Ioan Coandă şi a cărui viaţă a atins culmi de virtute pe care puţini muritori se învrednicesc să le atingă.

Moartea lui ne aduce aminte de arborele falnic, care a crescut cu mari greutăţi într'un timp îndelungat de ani, luptându-se cu vânturile şi furtunile puternice, pentru ca într'o zi, o vijelie mai puternică să-l prăbuşească la pământ.

Moartea lui ne aduce aminte de muntele uriaş, peste care au trecut zeci de secole, rezistând la tot sbuciumul provocat de elementele naturii pentru ca într'o zi să-l dărâme un cutremur şi să-l prefacă în pulbere.

Aşa a fost viaţa şi aşa a fost moartea mult regretatului Amiral Ioan Coandă.

Şi dacă eu, în calitate de preot al bisericii Ştejarul, în parohia căreia a trăit mult regretatul, îmi permit să spun, înaintea altora, cele dintâi cuvinte de jale pentru pierderea lui, o fac aceasta, pentrucă el, înainte de a fi un deschizător de drumuri, un organizator şi îndrumător al marinei române, un distins demnitar în diferite funcţiuni de stat, un conducător şi îndrumător iscusit al diferitelor Societăţi de întreprinderi româneşti, el a fost mai întâi un foarte bun creştin şi sunt convins că numai educaţiei lui morale în spirit creştin s'a datorat fermitatea caracterului său, bunătatea inimei sale, seninătatea minţei sale, liniştea conştiinţei sale, patriotismul său cald şi luminat, cinstea şi corectitudinea vieţei sale, în toate demnităţile pe care le-a ocupat.

El nu concepea viaţa de cât în sensul înaltelor învăţături creştine şi nu simţea cu adevărat realitatea vieţei de cât când se găsea în biserică pe care o frecventa foarte des şi de unde eşea totdeauna cu inima încălzită şi cu chipul transfigurat de fiorul sfânt ce i-l strecura în suflet învăţăturile Sf. Evanghelii.

Timp de 15 ani cât a fost membru în consiliul parohial al parohiei Stejarul a fost un distins colaborator, îndrumător şi sfătuitor înţelept în toate chestiunile de administraţie bisericească ce se prezentau spre rezolvare.

N'a fost iniţiativă ce s'a luat pentru reparaţiuni, îmbunătăţiri, înfrumuseţarea bisericii, pentru ajutorarea nevoiaşilor, pentru sprijinirea operilor de binefacere, în care el să nu fie în frunte şi să nu stăruiască pentru realizarea acestor instinctive.

A fost un model viu de ceeace trebue să fie un adevărat creştin.

Dacă moartea lui lasă un mare gol în sânul familiei, al institutelor în rândul unde a lucrat, prietenilor şi cunoscuţilor, lasă un gol şi mai simţit în rândurile bunilor creştini ai Parohiei Stejarul şi al osteniţilor pentru bunul mers al treburilor acestei parohii.

In numele Adunării Parohiale, a Epitropiei şi Consiliului Parohial al Bisericii Stejarul aduc memoriei mult regretatului şi în veci neuitatului Amiral Ioan Coandă prinosul ales unei calde recunoştinţe pentru tot ce-a făcut în folosul acestei parohii, iar îndureratei familii aduc expresia celui mai adânc regret şi rog pe Dumnezeu să-l răsplătească cu fericirea vieţei veşnice pentru toate faptele bune ce a săvârşit în această viaţă trecătoare. Amin.

Dumnezeu să-l ierte şi să-l odihnească în ceata drepţilor.

CUVÂNTAREA D-LUI VICE AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU

Comandantul Marinei Regale şi Vice Preşedinte de drept al L. N. R.

Marina noastră şi întreaga suflare românească, care a intrat pe făgaşul îndeletnicirilor şi cunoştinţelor a tot ce are legătură cu marea şi cu apa, deplânge astăzi pe omul, pe amiralul Ion Coandă, unul din cei mai aprigi luptători pentru infiltrarea în sufletul poporului românesc a multiplelor probleme legate de bogăţiile ţării pe apă în general şi pe mare în special.

Născut la Craiova la 2 Decembrie 1860, tânărul Ion Coandă intră la 2 Noembrie 1877 în şcoala fiilor de militari şi la 1 Iulie 1882 este avansat sublocotenent şi repartizat la Corpul Flotilei. Păşirea sublocot. Coandă în cariera de marinar coincidea tocmai cu spinoasa chestiune a Dunării, când pretenţiunile şi puterile ce-şi aroga Austro-Ungaria, întreceau orice margine şi atingeau drepturile de suveranitate ale ţării, prin reducerea libertăţii navigaţiei într'un drept al nostru pe Dunăre şi când guvernul ţării de atunci a acordat toată atenţiunea cuvenită flotilei, căci ea era o chestiune vitală pentru naţiunea română. Inceputul carierii sublocot. Coandă coincide dar cu desvoltarea flotilei noastre şi primul său contact cu marea îl ia la 26 August 1882, când este îmbarcat pe bricul „Mircea", care sosise cu 15 zile mai înainte din Anglia şi avea comandant pe distinsul organizator, colonelul Dumitrescu Maican.

La 24 Aprilie 1885, Coandă este avansat locotenent şi în acest grad este îmbarcat din nou pe „Mircea", cu care întreprinde o călătorie în Marea Neagră şi a doua în Mediterana orientală.

Prin calităţile sale excepţionale, locotenentul Coandă este apreciat în mod deosebit de şefii săi, care-l propun a fi trimes în Franţa să urmeze şcoala de apărări submarine. Aci tânărul ofiţer român desvoltă atâta sârguinţă în şcoală şi aptitudini excepţionale în serviciu pe bordul chiurasatului *l'Indomptable*, că şefii săi francezi îl propun la decorare cu Legiunea de Onoare.

După întoarcerea sa din Franţa este avansat căpitan la 1 Februarie 1888 şi mutat în ad-ţia centrală a Ministerului de Răsboi ca şef al Direcţiei Flotilei, unde s'a remarcat prin inteligenţa, capacitatea şi activitatea deosebită, luând parte şi în diferitele comisiuni de recepţie a navelor eşite din şantierele de construcţii din Anglia şi Franţa.

In campania de îmbarcare a anului 1891, căpitanul Coandă a condus cu multă laudă instrucţia nouilor nave de luptă, a torpiloarelor „Năluca" şi „Sborul", iar în anul 1892, ca secund pe noul crucişetor „Elisabeta" şi-a arătat calităţile sale excepţionale în conducerea acestui serviciu cu multiple ocupaţiuni, pentruca în anii 1893 şi 1894 să desvolte energia şi inteligenţa sa în conducerea căpităniei portului Brăila, când este şi avansat maior la 10 Mai 1893.

In anul 1895 distinsul marinar, maiorul Coandă fu însărcinat cu comanda bricului „Mircea", ca împreună cu crucişetorul „Elisabeta" să asiste din partea României la nouile serbări de inaugurare ale canalului dela Kiel, unde ofiţerii români au atras admiraţia ofiţerilor străini, prin ţinuta lor deosebită.

La 22 Mai 1898 el este detaşat afară din cadrele marinei de războiu pentru a lua conducerea S. M. R., căruia îi dă o organizare, pe care se bazează şi astăzi acest aşezământ, iar la 16 Oct. 1898 demisionează din cadrele marinei.

In anul 1908 cpt. c-dor în rezervă Coandă părăseşte Direcţia S. M. R., pentru a fi numit inspector general administrativ, iar în anii 1916—1918 îndeplineşte funcţiunile de prefect de Prahova şi comisar al guvernului pe lângă armata de operaţiuni din Deltă.

In rezervă el mai obţine gradele de comandor la 10 Mai 1910 şi contr'amiral la 15 Ianuarie 1920.

La 13 Martie 1927 un comitet de iniţiativă, pătruns de patriotica înţelegere de a da căilor maritime o desvoltare cât mai potrivită cu rolul istoric şi civilizator pe care neamul românesc trebue să-l îndeplinească în Orientul apropiat şi că marina de răsboiu şi cea comercială constituesc cele două pârghii ale puterii noastre maritime şi că pe aceste două forţe componente se bazează viitorul economic al ţării noastre, se întruneşte la locuinţa amiralului Coandă, unde s'a hotărît punerea temeliei Ligii Navale Române şi se lansează un apel prin presă.

Anul 1933 se poate socoti cel mai fericit an al L. N. R. când M. S. Regele Carol al II-lea a binevoit să accepte nu preşedinţia de onoare propusă, ci preşedinţia activă, ca un imbold pentru împlinirea scopurilor L. N. R. şi ca o Inaltă poruncă, iar amiralul Coandă să fie ales de adunarea generală cu unanimitate de voturi vice-preşedinte.

Din acest an L. N. R. merge cu paşi repezi spre înfăptuirea ţelurilor sale şi bătrânul neobosit, amiralul Coandă, legat cu tot sufletul de acest aşezământ, desvoltă o activitate remarcabilă, reuşind să înfiltreze în neamul românesc dorinţa vie de a vedea crescând la număr năvile comerciale, care să ducă bogăţiile ţării în porturi străine îndepărtate şi năvi de războiu, care să asigure libertatea căilor maritime.

A fost fericit şi ochii îi lăcrămau de bucurie văzând că S. M. R. se îmbogăţea cu nouile motonave şi Marina Regală cu noul „Mircea" şi alte năvi de luptă.

Amiralul Coandă pe lângă că a fost un distins marinar, dar a fost şi un om de caracter, cu inimă caldă, respectat şi iubit de toţi, pentrucă impunea prin cultura lui, prin spiritul lui de dreptate şi prin cinstea lui exemplară.

Dumnezeu să-i primească în veşnică odihnă sufletul lui neprihănit iar noi să-i păstrăm o neuitată amintire memoriei şi numelui său.

CUVÂNTAREA D-LUI AMIRAL C. BOERESCU

Preşedintele Consiliului de Administraţie al Serviciului Maritim Român

Am trista datorie de a aduce, în numele întregului personal al Serviciului Maritim Român, prinosul de regrete pentru pierderea primului director care a organizat şi condus timp de 12 ani acest serviciu care face mândria ţării noastre.

Activitatea Amiralului Coandă e strâns legată de Serviciul Maritim Român. La 1896 creindu-se la Direcţiunea Generală C. F. R. o direcţiune specială a navigaţiei maritime, a fost însărcinat cu conducerea ei unul dintre cei mai distinşi ofiţeri de marină, maiorul Ion Coandă; acesta a fost începutul Serviciului Maritim Român.

Noul serviciu trebuia să realizeze linia poştală Constanţa-Constantinopol în legătură cu trenurile exprese care veneau din Occident la Constanţa, după deschiderea circulaţiei pe podul de peste Dunăre, iar călătorii trebuiau transportaţi la Constantinopol cu vapoarele S. M. R. Afară de aceasta, era de organizat şi linia Dunăre-Rotterdam, pentru care se construise 5 cargoboate.

Primele curse regulate între Constanţa-Constantinopol, cu vapoare sub pavilion românesc, au început la 26 Septembrie 1896. Greutăţile inerente începutului, au fost mari. Trebuia energie, muncă şi perseverenţă pentru a creia un serviciu maritim într'o ţară fără tradiţii maritime. Lipsa de personal românesc specializat s'a simţit din primul moment. Marina militară şi şcoala de marină, creiată de Generalul Nicolae Demetrescu Maican, au dat parte din cadre. Accidentele care au avut loc chiar dela început, ar fi descurajat şi pe cei mai tenaci. Vom cita numai cazul vaporului *Meteor* care a naufragiat la 12 Februarie 1898. A trebuit să fie înlocuit imediat, închiriindu-se vaporul *Cobra*, pentru a nu se întrerupe legătura la Constanţa cu trenurile ce aduceau călători din Londra, Paris, şi Viena pentru Constantinopol.

Comandorul Coandă nu s'a descurajat, a învins toate aceste greutăţi şi a reuşit să organizeze un serviciu de navigaţie maritimă, care a făcut şi fac admiraţia Orientului. La 1 Iulie 1898 a avut loc botezul vapoarelor *Regele Carol I* şi *Principesa Maria*, iar 7 ani mai târziu, botezul vaporului *România* cu care s'a deschis linia Alexandria.

Creaţiunea cea mai importantă a Amiralului Coandă a fost legea fondului de asigurare, care a permis achiziţia vapoarelor *Impăratul Traian*, *Dacia*, *Carpaţi*, *Bucegi şi Durostor*, prin care s'a dat o nouă desvoltare Serviciului Maritim.

La 1906 S. M. R. se desparte de C. F. R. şi devine o direcţie importantă în Ministerul Lucrărilor Publice, iar la 1908 este încorporat la Direcţia Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă şi Amiralul Coandă se retrage. Retragerea sa a fost o mare pierdere pentru Serviciul Maritim Român, a cărui desvoltare a fost stânjenită, dar dragostea de marină şi dorinţă de a lucra pentru navigaţia românească, l-a adus în fruntea Ligei Navale Române pe care a condus-o şi ridicat-o la nivelul celorlalte ligi navale străine.

Inima care bătea aşa de cald pentru marinarii români, s'a oprit în seara de 19 Ianuarie şi sufletul său distins s'a ridicat în sferele senine ale eternităţei.

Personalul Serviciului Maritim Român exprimă profunde regrete și condoleanțe întristatei familii cu care deplânge ireparabila pierdere, dar, deși Amiralul Coandă s'a stins, amintirea lui trăește și va trăi pentru viitoarele generații de marinari.

CUVÂNTAREA D-LUI V.-AMIRAL M. GAVRILESCU 1)

In aceste clipe de profundă durere și jale, care mă doboară e greu să găsesc cuvinte destul de vorbitoare, cari să spună cine a fost amiralul Coandă, pentru noi marinarii, pentru Marină, pentru Țară. E greu.

A dispărut dintre noi și din societate un om deosebit, o podoabă a Marinei.

Amiralul *Coandă* nu a fost unul dintre nenumăratele exemplare eșite din tiparul obișnuit al naturei. In lumea, în care a trăit, n'a fost unul ca mulți alții; a fost cineva; a fost un creator, un caracter, un patriot care a iubit cu patimă Marina și Țara. In toată activitatea sa, de o viață, în serviciu, la datorie sau în societate a fost o personalitate de elită și toate actele lui purtau pecetia distincțiunei, care l-a caracterizat.

Pretutindeni, în toate cercurile marinărești și în toate demnitățile prin cari a trecut, a răspândit lumină, camaraderie, cinste și bunătate în accepțiunea cea mai nobilă a cuvântului, — și multă demnitate.

Avea concepțiuni largi și frumoase.

Trimis în mai multe misiuni de încredere în străinătate, prin capacitatea sa, prin tactul său, prin zelul pe care-l punea pentru împlinirea acestor misiuni, precum și pentru simțul său diplomatic înăscut, și-a atras întotdeauna numai elogii. A făcut pretutindeni cinste marinei, atât în țară cât și în străinătate, — ori pe unde a trecut.

In cariera militară îl găsim de tânăr, absolvent al școalei de torpile dela Toulon în anul 1886. Ceva mai târziu este comandant, primul comandant, al primului grup de torpiloare Românești: *Zborul, Zmeul* și *Năluca*. In 1892 la Genova, unde ia parte, la sărbătorile celui de al 4-lea centenar a lui Cristofor Columb, în calitate de secund pe crucișetorul „*Elisabeta*“.

In 1895 este numit comandant al Bricului „Mircea“ cu care face o lungă călătorie împrejurul Europei, până la Kiel, pentru a participa la marile serbări navale de acolo.

Această călătorie cu multiplele ei peripeții, greutăți mari și pericole de tot felul, inerente unei nave ușoare de 350 de tone și cu un echipagiu recrutat în grabă, dela munte și dela coarnele plugului, această călătorie zic a fost determinantă pentru cariera lui de mai târziu.

Bricul „Mircea“ a plecat din Constanța pe la începutul lui Aprilie 1895 în noaptea *Sf. Invieri*. El era cu grija în suflet de răspunderea ce-o purta, știind că ochii tuturor, din afară și din țară, erau ațintiți asupra lui, căci se ducea să reprezinte Țara și Regele, și știa câte greutăți îi stăteau în cale. Dar, — a învins. S'a întors dela Kiel cu un bagaj mare de cunoștințe și învățăminte, oțelit și cu un prestigiu, cari i-au dat încrederea conducătorilor de pe vremuri.

Toate acestea i-au dat îndrăsneala de a lupta și a creia printr'o luptă aprigă unită cu o perseverență de neînvins, primul Serviciu Maritim Național.

Cu mari calități de organizator, foarte curagios, perseverent, cu multă încredere în sine și în colaboratori bine aleși, a învins ignoranța, neîncrederea și nepriceperea, și a rezistat ca o stâncă la atacurile de tot felul, la rea voința și la rea credința cari curgeau din toate părțile; și, a reușit în plin.

Amiralul Coandă, creatorul Serviciului Maritim Român, l-a condus cu mult tact, abilitate, cu multă cinste și multă bunătate.

Navele S. M. R.-ului au fost fala Țării în Bosfor, Arhipelag, Mediterană și pe ocean.

Dacă avem astăzi echipagii românești și un pavilion românesc pe mări și pe Dunărea Maritimă, aceasta se datorește Amiralului Coandă. Acum 50 de ani, Marina noastră comercială era inexistentă, atât la Dunăre cât și la Mare; marinarii români nu existau; iar el a făcut înconjurul Europei și a smuls admirația tuturor având ca echipagiu țărani români dela coarnele plugului și dela munte.

Prin felul activității sale el a fost un puternic factor de propagandă națională, care ne dă măsura patriotismului său.

In timpul din urmă a condus până în ultima clipă a vieței în mod elogios și cu dragoste părintească L. N. R., care-i păstrează deapururi recunoștința.

Fie ca toate aceste calități atât de rari în vremurile de azi, cari formau personalitatea distinsă a scumpului dispărut și care lasă drept moștenire un nume venerat și iubit de toți, cari l-au cunoscut; fie zic, ca această moștenire să aducă o slabă mângâiere îndureratei sale familii pe care a iubit-o cu o dragoste nețărmurită.

Și, acuma, scumpul nostru și drag, dacă spiritul tău plutește încă printre noi, ascultă: Tu te duci în lumea drepților, acolo unde nu este durere, nici întristare și nici suspin; iar eu te-am oprit o clipă din calea ta, să'mi iau rămas bun, să-ți spun ultimul adio scump și nobil suflet, și să-ți mulțumesc cu toată recunoștința în numele marinarilor noștri, pentru tot ce ai făcut, pentru tot ce ne-ai dăruit.

Inainte de a pleca pe calea veșniciei privește, de acolo de sus, opera ta de o viață, făurită cu greutăți supraomenești. Vei vedea, pe Dunăre dela Brăila și Galați la mare nave mari cu pavilion românesc; ție ți se datoresc acestea. Dacă vei vedea plutind pe Marea Neagră, Arhipelag, pe Mediterană și pe Ocean, pavilionul românesc, tot ție ți se datorește. Iar dacă vei asculta, vei auzi vorbindu-se românește la Istanbul, la Alexandria și în Mediterană, adică acolo unde acum 50 de ani, nu se știa nimic de existența Țării Românești: și aceasta tot ție ți-se datorește.

Dacă n'am pierdut nave pe mări și oceane și dacă comandanții români sunt clasificați astăzi printre cei mai buni navigatori pretutindeni, acesta este tot meritul tău, căci ai avut și calitatea rară de a ști să-ți alegi bine colaboratorii; calitate pe care puțini o au.

Cinste ție și memoriei tale, pleacă acum liniștit; pleacă de te odihnește, căci ești un fericit.

Fii încredințat că numele tău va trăi printre noi si-l vom pomeni cu drag, atât cât va trăi o Marină Românească.

Și acuma, rog pe cel a tot puternic să se milostivească și să-ți facă țărâna ușoară.

Amin!

---

1) Din cauza emoției și a lipsei de lumină, d. Amiral a renunțat a o mai ține

Glasul admiratorilor

FRATELE IOAN COANDĂ

de Amiral EUSTAŢIU SEBASTIAN

Liga Navală s'a gândit şi bine face să scoată un număr special pentru camaradul nostru — Amiralul *Coandă* — prin care să se arate vieaţa activă ce a avut-o cât a trăit.

Cu fratele meu Iancu am avut legături de bună şi trainică convieţuire timp îndelungat, din tinereţe şi până la înaintată bătrâneţe.

Aşi putea să scriu şi eu ceva; — ce folos — nu l'aş putea ridica mai presus decât ceeace a fost cu adevărat; — afară de asta, vrând nevrând, în relatarea multor fapte petrecute, trebue să vorbesc şi de mine; ar fi puţin delicat.

De altfel prea-mi este acum mare durerea — pierderea fratelui Iancu — ca să pôt să mi-o îndrept în altă direcţie.

Ce avem noi de spus între noi, ne interesează numai pe noi — sunt şi multe secrete — aşa că toate astea ni le vom reaminti, ni le vom spune, când ne vom revedea, când desigur, ne vom întâlni.

Acum îmi strig numai durerea ce mă stăpâneşte.

Am mai spus odată, şi spun din nou că vestea morţii unui marinar mă doare. Astăzi acest marinar este fratele meu Ioan Coandă, Amiralul conducător al Ligii Navale şi întemeetorul Serviciului Maritim Român.

Ne cunoaştem de şasezeci de ani. Am mers alături, zeci şi zeci de ani, păstrând între noi aceleaşi legături strânse de camaraderie frăţească, până ce moartea necruţătoare l-a răpus.

Poate fi durere mai mare ca pierderea unui om de treabă, poate fi o mai mare lovitură sufletească ca pierderea unui intim al familiei noastre?

N'am putut lua parte la înmormântare ca să-i strig de aproape toată durerea mea, poate mi-ar fi auzit-o. Viaţa ca şi moartea, ca totul în lume este aparenţă şi iluziune — realitatea ne scapă!

Alături de întreaga familie a defunctului nostru frate Amiral Coandă, plângem plecarea lui dintre noi cu aceleaşi lacrimi de profundă mâhnire.

Dumnezeu cu el şi cu ai lui în viaţă.

AMIRALUL COANDĂ

de Consilier Regal Profesor N. IORGA

Când amiralul Coandă, pe care l-am pierdut acuma, a venit să-mi ceară colaborarea la marea operă patriotică, pe care o întreprindea, n'am văzut în faţa mea obişnuitul tip al ofiţerului pensionar, retras din lume sau căutându-şi o altă ocupaţie, ci în omul înalt pe care o vrâstă foarte înaintată nu-l putuse scădea şi îndoi, în uriaşul blând cu larga barbă albă, un luptător rămas supt steag.

Marina română o apucase încă la începuturile ei. Nu era o forţă apărătoare pentru un mal primejduit, ci o demonstraţie de independenţă şi mândrie. Cu atât mai puţin, uitându-se mijlocul de prestigiu, care nu cere războiul, ci aduce zilnica afirmaţie, era intenţia de a face din vasele noastre legătura firească între Apusul care merge până la îmbarcaderul Constanţei şi apele răsăritene, care pleacă de acolo. Dacă n'ar fi fost, şi numai pentru Dunăre, necesitatea de a ni căra sarea în Serbia, alt Român cu tragere de inimă şi înţelegere a viitorului, Grigore Manu, n'ar fi făcut să fluture drapelul românesc pe ape unde transporturile se făceau, după o veche datină, supt colorile Eladei.

Coandă a simţit îndoitul viitor care ni se deschide şi prevederile lui le-a întrupat în faptă. De fapta sa a rămas apoi atât de legat încât patriarhul cu ochii blânzi s'a simţit totdeauna pe covertă, scrutând viitorul.

Şi acuma decât să-l credem că poate fi supt pământ îl zărim undeva în depărtările ce nu se pot ajunge de nimeni încleştându-şi mâna pe acelaşi steag de-asupra corăbiei-umbre.

(„Neamul Românesc", Nr. 20/1940)

AMIRALUL IOAN COANDĂ

de General GH. DRAGU

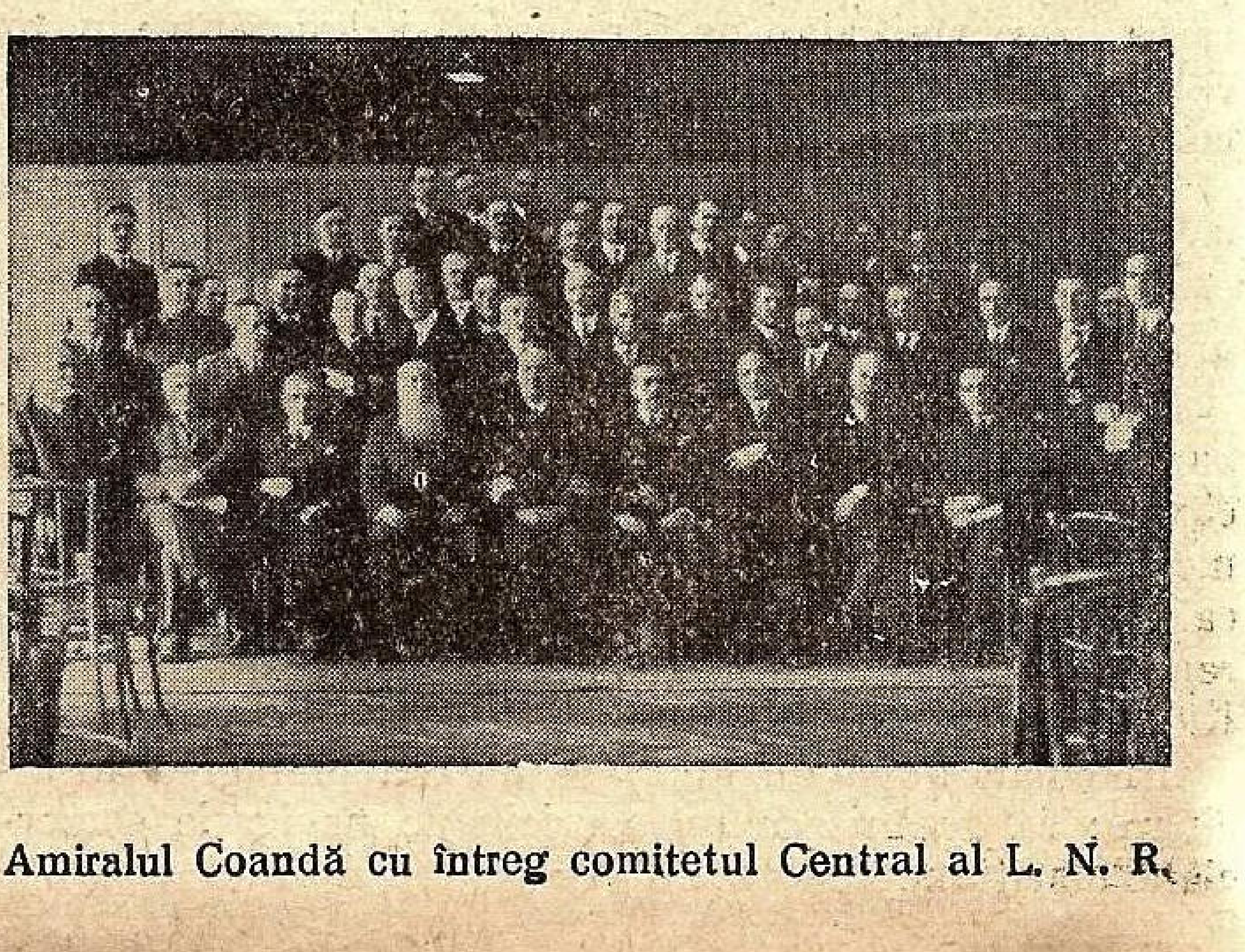
A trecut în lumea veşniciei încă un stegar al neamului şi al marinei române. Amiralul Ioan Coandă, român de viţă veche oltenească, cea mai puţin atinsă de filoxera străinismului, întrupa în fiinţa sa modestă nobilă toate calităţile şi virtuţile unui român neaoş şi ostaş desăvârşit.

L-am cunoscut pe când ne cuceream drepturile asupra Basarabiei, ţinut curat moldovenesc, atât de scump lui Ştefan Vodă. Amiralul Coandă îndeplinea funcţiunea delicată şi grea de comisar al guvernului pe lângă trupele ruseşti din Delta Dunării şi sudul Basarabiei. Am admirat priceperea, destoinicia şi tactul cu care reuşea să împace cerinţele neamului cu ale armatelor ruseşti bolşevizate.

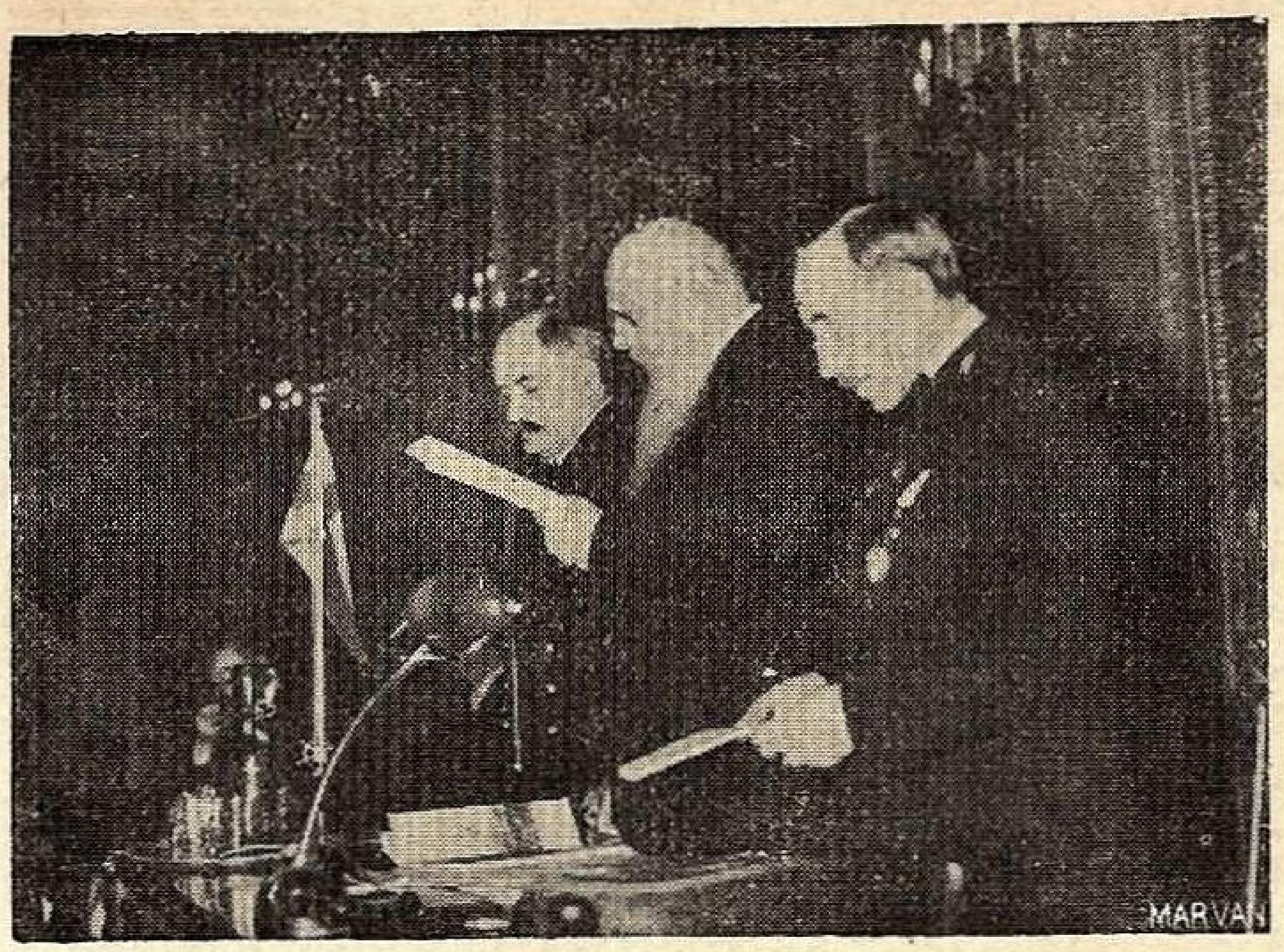
Personalitate morală cu însuşiri covârşitoare, putere creatoare, bun simţ, voinţă, energie, demnitate şi caracter. Dar mai presus de toate, suflet curat şi neprihănit, curăţat de patimele lumeşti, căci nu cunoştea ce este ura, pisma, răutatea şi viciile degradatoare pentru un ostaş: invidia şi arivismul, cari rod legăturile sfinte ale unei bune camaraderii şi distrug fără cruţare puterea morală, ostăşească şi naţională.

Amiralul Coandă a avut fericirea să fie 60 de ani în serviciul neamului şi marinei române.

Marina lui dragă pe care o adora şi ardea de dorinţa de a o vedea ridicată cât mai sus, ca să poarte tricolorul pe tot întinsul mărilor, cu mândrie şi demnitate, să ducă faima marinei române în toată lumea. A visat, a dorit, a muncit cu râvnă, devotament şi răbdare. Dar a învins, Marina comercială şi ostăşească se gă-



Amiralul Coandă cu întreg comitetul Central al L. N. R.



Amiralul Coandă prezidând o adunare generală L. N. R. (1936)

sește în plină desvoltare și el închide ochii cu sufletul fericit, plin de bucurie, de opera înfăptuită.

Amiralul Coandă moare iubit și stimat nu numai de ostașii marinei, ci de toată lumea.

Amiralul Coandă a fost un mare cuceritor de suflete; prin capacitatea ca și prin faptele sale, prin puterea magică de a convinge, nu de a învinge, creind în jurul său colaboratori muncitori și devotați datoriei, după pilda comandantului și conducătorului. A dăruit toată ființa sa neamului și marinei române, lăsând urmașilor cea mai sublimă pildă de dragoste de neam și de arma lui scumpă. Pildă vie de ce se poate înfăptui când se muncește cu râvnă, devotament și pasiune și conduși de deviza sfântă: *„Nimic pentru tine. Totul pentru patrie și neam“*.

Voi, marinarii, ați avut fericirea să moșteniți faptele pilduitoare ale unui mare amiral. Păstrați-le ca o comoară sfântă, spre a ridica cât mai sus tricolorul marinei române, prestigiul și faima de marinari iscusiți, îndrăsneți și viteji în lupte și cu natura și cu inamicul.

(„Universul“, Nr. 22. 1940)

AMIRALUL IOAN COANDĂ

de Comandor A. NEGULESCU

Marina română întreagă este în doliu: s'a stins unul din făuritorii *„spiritului Mircea“*, unul din cei mai de elită marinari ai țării, unul din ce mai aprigi luptători, care, dându-și seama de ceeace însemnează o marină în opera de propășire a țării, s'a străduit până în ultimele clipe ale vieții sale să învingă nepăsarea, dar mai ales neîncrederea și ignoranța în tot ce este în legătură cu multiplele probleme ale bogăției constituite de apă în general, și de mare în special.

Născut în 1860 la Craiova, a fost remarcat ca elev de regretatul Maican la un concurs de bărci pe lacul Cișmigiu, și îndemnat să devie marinar, fiind trimis mai pe urmă în Franța.

Inapoiat în țară a făcut mai multe campanii îmbarcat pe bricul „Mircea“, avansat locotenent în 1885, căpitan în 1888 și maior în 1893. Aceste rapide și meritate înaintări dovedesc cu prisosință înaltele lui calități militare și marinărești. In 1895 are cinstea să reprezinte țara la serbările inaugurării canalului dela Kiel cu nava școală „Mircea“, al cărei comandant era.

Inapoiat, după un an, i se dă cea mai grea însărcinare: să organizeze un serviciu de navigație comercială maritimă.

Cu priceperea și tactul omului, care vede dincolo de orizontul prezentului, pune temelia *Serviciului Maritim Român*, atât de solid încât, în foarte scurtă vreme, „lebedele albe“, navele noastre de pasageri devin preferatele călătorilor spre Orient, iar solidele cargoboate atrag până la refuz mărfurile din Apus și grânele din țară.

Pe propria sa răspundere, amiralul Coandă a încredințat comanda pentru prima oară, ofițerilor de marină români, a căror valoare o cunoștea, deși pe acea vreme se credea că un vapor nu poate merge fără un englez sau dalmatin la comandă și fără un neamț la mașină.

Amiralul Coandă a făcut cu prisosință dovada că românul e un excelent marinar, dela comandant până la cel mai umil om de punte, fochist sau chelner de vapor; el a deschis un nou câmp de activitate românească, pe care până atunci numai străinii îl exploatau.

Retras din conducerea S. M. R.-ului, unde a lăsat un vrednic urmaș, — pe fostul său ajutor, comandorul Popovăț, — a fost folosit în administrația Statului, ca inspector general administrativ, continuând să se ilustreze prin acelaș spirit de dreptate, cinste și rânduială, ca și în marină.

In timpul războiului de întregire a îndeplinit funcția de comisar al Guvernului pe lângă armata de operații din Sudul Basarabiei și din Deltă, îndatorire, de care s'a achitat cu aceeaș demnitate.

Iar când, retras la pensie, avea dreptul la o meritată odihnă, sufletul său de marinar nu i-a dat astâmpăr: în casa lui, dragă tuturor marinarilor, s'au adunat câțiva ca să găsească mijloacele necesare spre a face ca marina uitată, oropsită, neînțeleasă să capete viața pe care o merită odată ce avem fluvii și mare, marinari și iubitori ai apelor.

Acolo s'a pus temelia *Ligii Navale Române*, care modest, pe tăcute, mai ales pe tăcute, a reușit, — ca în 12 ani de activitate să facă astfel ca să nu mai fie român care să nu-și dea seama ce însemnează pentru țara noastră o marină puternică și bine înzestrată.

Cu toată vârsta înaintată, amiralul Coandă, vice-președinte ales cu unanimitate, venea regulat la Liga lui dragă, la copilul lui.

Cu ce emoție deschidea ședințele, cu cât tact și distincție le conducea, cu câtă tinerească ardoare se punea în fruntea oricării idei noui!

Neuitată va fi emoția amiralului Coandă atunci când M. S. a primit nu Președenția „de onoare“, ci pe cea „activă“; aceia când amiralul Coandă a aflat că noua navă școală „Mircea“ pentru care Liga Navală deschisese subscripție publică, a fost comandată, și apoi lansată înaintea închiderii subscripției; aceia când tânărul „Mircea“ a sosit în țară și a acostat lângă „moșneagul“ ce-i răscolea atâtea amintiri.

Ultimele lui gânduri, tot către Ligă s'au îndreptat; ultimele lui cuvinte au fost: *Marina... Liga Navală!*

Cât a trăit a fost iubit de toți pentrucă era un sentimental și la rându-i, iubea pe toți; a fost respectat de toți, pentrucă impunea prin spiritul său larg, prin cultura lui, dar mai ales prin spiritul lui de dreptate și de cinste până la sacrificiu.

Marina va păstra veșnică amintirea acestei distinse și valoroase figuri, pildă pentru viitorime, iar Liga Navală, după pierderea lui Jean Bart, nu a cunoscut și nu va cunoaște o pierdere mai mare: a pierdut magnetul care reușise să atragă în jurul ei, la sânul ei, pe toți.

Cel de Sus să-l primească acolo unde îl așteaptă demna lui tovarăşe de viață, — adevărată tovarăşe, — care a fost tot atât de iubită, apreciată și respectată ca și cel care a fost neuitatul amiral Coandă.

(„Universul" 21/1940)

AMIRALUL COANDĂ

de C-dor Adj. FUNDĂȚEANU

Sunt oameni cari te apropie prin verva lor caldă și talentată, dar sunt alții cari te leagă și te câștigă pentru totdeauna prin nestrămutata credință pentru un ideal. Dintre acești puțini aleşi a fost regretatul Amiral Coandă.

Generatorii de energie i-au fost: munca cinstită, credința în izbânda ideii marinărești și dragostea de aproapele.

Vibra în cutele sufletului său tot ce e marinar și tot ce apropie pe oameni.

L-am cunoscut — în calitatea ce am deținut-o in Comitetul de Direcție — din primele începuturi și încă din cele mai grele pentru Liga Navală.

Inceputuri grele, nebuloase. Trebuia format un spirit marinăresc, o încredere a poporului nostru pentru rosturile ce fatal, trebuia să-l ducă spre economia Mării.

Trebuia înfiripată și organizată propaganda, care să silească pe Români să-și întoarcă fața la apă.

Momentul era prielnic.

Se iviseră zorile cari trebuiau să ne ducă la izbânda României de azi. Un suveran tânăr, energic și strălucit înzestrat să conducă destinele unui popor întregit, înălțase steagul biruinții spirituale în toate domeniile. Imboldul regal dorea renaşterea Marinei. Nu era lucru ușor înviorarea spiritului marinăresc la un popor, pe care vitregia soartei l-a deslipit de rosturile și chemarea apelor. Lipseau mijloacele materiale pentru organizarea propagandei, dar mai ales elementara înțelegere a scopului Ligii Navale.

Intr'un cadru modest, fără aparatură, și cu multă sfială, Liga Navală își ducea existența prin cotizațiile câtorva entuziaști dar mai ales a marinarilor de carieră.

Subvențiile autorităților către Ligă era printre cele din urmă și cu mare greutate acordate. Abia ajungeau să achite chiria și iluminatul localului.

Inițierea marinărească, în afară de câteva conferințe și revista Ligii, se reducea la propaganda printre marinari.

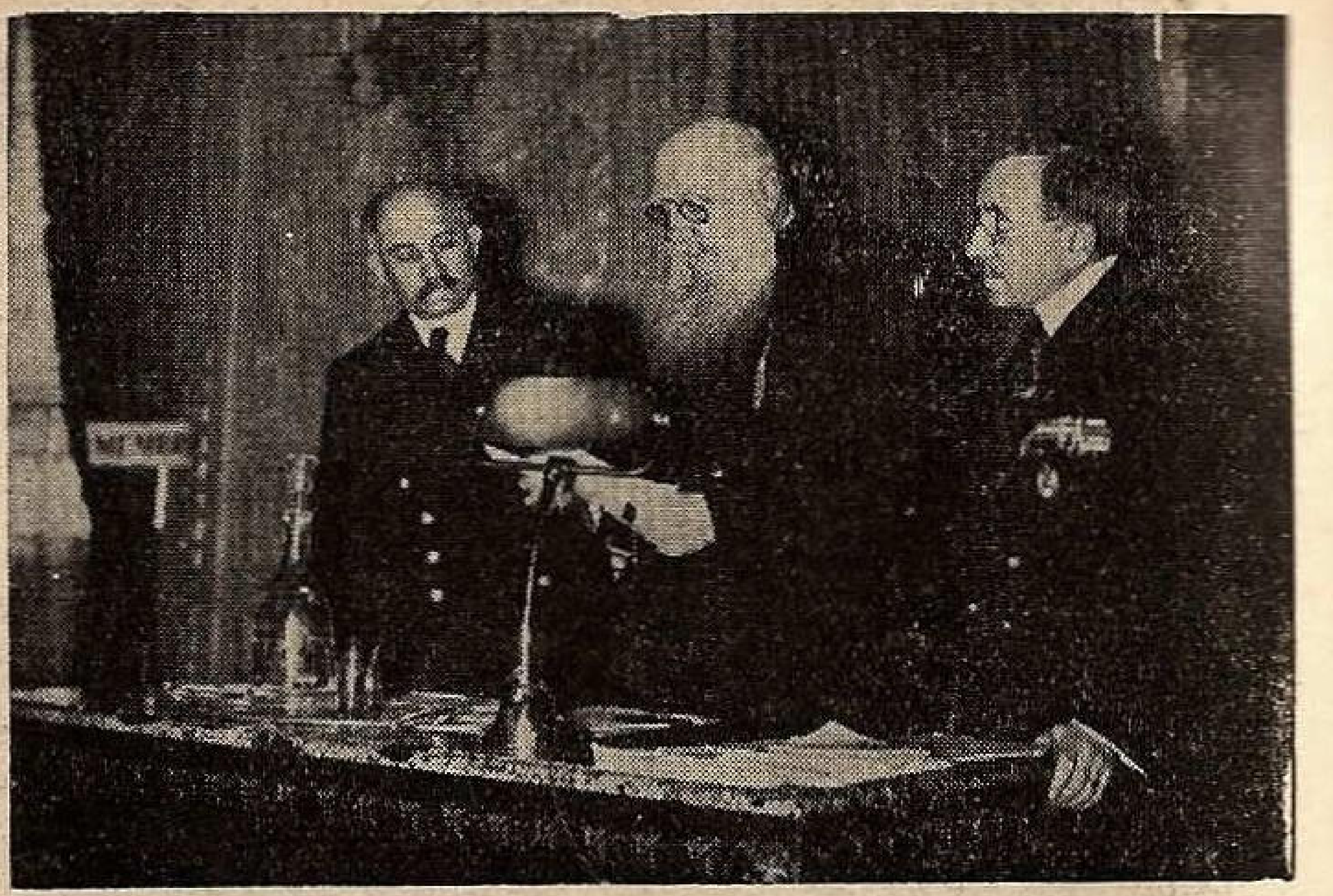
Cine își mai amintește de obscura casă din strada Academiei cu intrarea între zidurile mucegăite, unde minuscula firmă „Liga Navală, Organ de propagandă" era înnecată de firmele grandioase ale magazinelor învecinate.

Şi totuşi aci în str. Regală, multă vreme a luminat flacăra și verva prietenească a amiralului Coandă, ajutat de măiastra pană a lui Jean Bart și a lui Moș Delamare.

Dar taina sbuciumului sufletesc al Vice Preşedintelui chinuit ani dearândul în îndoelile bunului sfârșit a misiunii încredințate, față de indiferența celor chemați să sprijine Liga Navală, au rămas necunoscute.

Nu s'a plâns niciodată. Işi ascundea cu tact și măestrie îndoielile în izbânda finală. Rare ori putea fi auzit· „voi trăi să văd Liga Navală într'un local demn de simbolul ce o protege și de misiunea ei?"

Dar nu numai lipsurile materiale și indiferența erau obstacolele pentru întărirea propagandei marinărești.



Amiralul Coandă la adunarea generală din 1939

Era nevoie de timp, acest mare făurar al deschiderilor de perspective. Trebuiau topite divergențele de păreri cari se nasc în orice casă unde abundă lipsurile. Trebuia creată ambianța care să sfarme îndoiala, manifestările de paradă sau negative. Aci a fost și va rămâne puterea de creațiune a Amiralului. Adânc cunoscător de oameni, avea pentru fiecare un graiu deosebit ca formă, dar acelaș în conținut: credința în izbânda Ligii Navale.

In deosebi indiferența pentru mișcarea marinărească și promisiunile irealizabile ale oficialilor, cari trebuiau să descurajeze pe ori care altul, pe el l'au întărit și mai mult. Pârghia acestei perseverențe a fost devotamentul către Augustul Preşedinte al Ligii și împlinirea înaltelor directive. Roadele sfintei credințe n'au întârziat să vină. Imbrățișând toate ideile, ascultând pe toți și strângând rândurile așa cum numai el a știut să o facă, a putut vedea Liga Navală instalată în local propriu și realizat noul vas-școală, bricul „Mircea", fruct și mândrie a stăruințelor și propagandei duse de Liga Navală.

Puternică personalitate și marinar de rasă, primul organizator al Serviciului Maritim Român, căruia i-a dat viață și renume, primul organizator al Ligii Navale pe care a iubit-o cu toată puterea sufletului său ales, Amiralul Coandă rămâne deschizătorul de drumuri și de omenesc în mișcarea de regenerare și afirmare a spiritului marinăresc.

„UN GEST" AL AMIRALULUI COANDĂ

de MIHAIL NEGRU

Ducerea pentru totdeauna, dintre noi, a aceluia care a fost Amiralul Ioan Coandă, a zguduit adânc inima multora dintre cei cari au avut onoarea să-i fie alături și bucuria de a lucra împreună cu el.

Țărâna care acoperă, — la ceasul voit de Cel-de-Sus, — toate omeneștile făpturi, dacă pune între noi și între cei duși o barieră de netrecut decât prin poarta mormântului, are și o însușire specială: E o nivelatoare de valori, situând pe fiecare în aspectul și în cadrul pe bună-dreptate cuvenit.

Sunt oameni la a căror moarte, încercând să facem un bilanț al rosturilor lor, ne simțim obligați să ne spunem cu adâncă tristețe, că aproape nici nu i-am văzut trăind... Până într'atât s'au dovedit absenți, la marile chemări ale vieții și ale datoriei de a lupta pentru binele obștei...

Dar sunt și alții pe cari moartea nu-i poate despărți de cei ce rămân!...

Opera acestora, — confundându-se cu însăși viața lor, — stând mereu prezentă și cerându-se continuată de cei ce le vin în urmă, sufletul întemeetorului sau al deschizătorului de drumuri este totdeauna de față, prezidând și îndrumând activități mereu în desvoltare.

Despre Amiralul Coandă și despre opera lui s'a vorbit puțin până astăzi.

El însuși nu era ceeace se chiamă un vorbitor.

Frazei căutate și înflorite, el îi opunea gândul, bine chibzuit și limpede dar scurt formulat.

Iar „programului", — etern cal de bătaie al atâtor societăți, rămase doar cu „cel mai frumos program", — el îi opunea acțiunea, acțiunea pozitivă și fără ostentație.

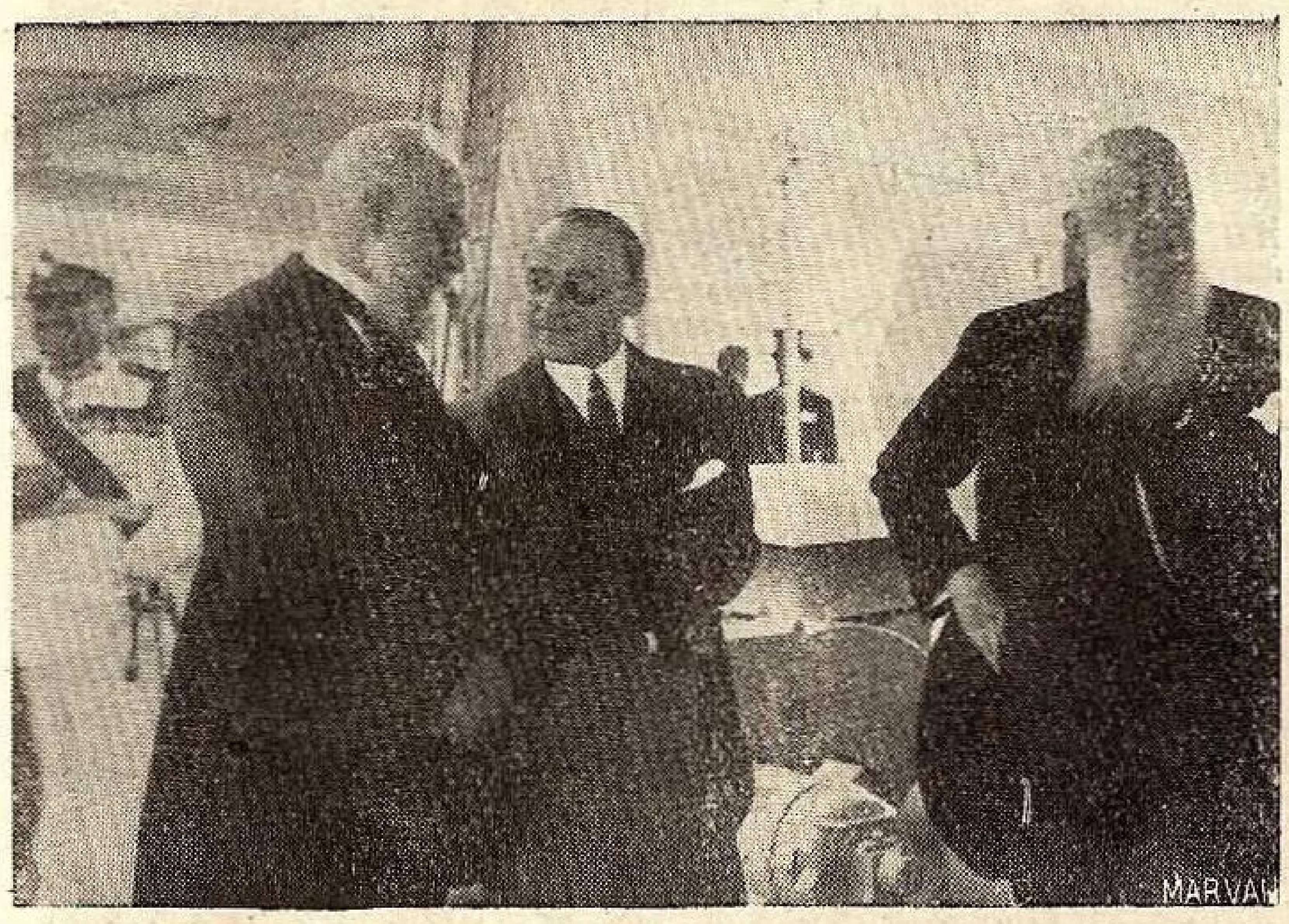
Modest, ar fi voit ca numele lui să nu se rostească aproape niciodată, dar dorea cu ardoare ca opera la care se angajase să fie îmbrățișată de toată suflarea românească.

Mai e nevoie să arătăm superioritatea metodei, și delicateța excesivă a procedeului?...

*

Ceeace m'a mișcat, în deosebi, atunci când i-am fost prezintat, a fost un ciudat și izbitor contrast.

In masiva făptură a acestui zdravăn marinar-comandant, în gesturile lui larg cuprinzătoare și aparent rigide, se ascundea un suflet de mare distincție și un mare înțelegător al nuanțelor.



Amiralul Coandă la Serbările Marinei cu regretatul Armand Călinescu și amiralul Niculescu-Rizea

Nu era doar „maniera" omului de neam, cu educație îngrijită, ci o caldă vibrație lăuntrică, bucuroasă să găsească omenie, delicateță și devotament pentru bine și pentru frumos.

Imi este îngăduit să povestesc un episod cu caracter oarecum personal?...

Trebuie s'o fac, nu atât spre a se ști cum a apărut lucrarea „Viața României pe Dunăre și pe Mare", carte care s'a bucurat de aprecierea defunctului Amiral și a altor marinari de seamă, dar mai ales spre a înfățișa o anumită trăsătură specială, a sufletului acestui om minunat, care a fost Vice-președintele nostru activ la L. N. R.

Lipsea, — și, vorbind la drept, lipsește și azi, fiindcă ceeace am făcut eu poate fi socotit doar ca un început, — o lucrare cu caracter general, cuprinzătoare a datelor și aspectelor atât de fermecătoare pe cari le înfățișează viața pe apele Mării noastre și ale Dunării românești.

Cu un sentiment cuvenit față de Liga Navală Română, printre ai cărei membri fondatori am onoarea să mă număr, și cu conștiința că nu-mi fac decât o datorie, m'am oferit să alcătuiesc eu acea lucrare...

Și am cerut Amiralului Coandă încuviințarea de a pune cartea sub egida Ligii Navale Române.

Nu este pentru nimeni o noutate că Liga Navală Română are deosebita onoare de a se bucura de augusta prezidenție activă a M. S. Regelui Carol II.

Așa fiind, acordarea patronajului pe care-l solicitam pentru o lucrare în stare de proiect nu constituia o problemă ușoară, ci dimpotrivă.

Liga Navală trebuia să chibzuiască serios.

*

Mi-aduc aminte cum a decurs scena hotărîtoare.

Distinsul meu prieten și camarad de condei Comandorul Aurel Negulescu, în calitate de Secretar general al Ligii, prezentase hârtia mea, care trebuia supusă comitetului.

Nu știu anume ce s'a petrecut în comitet, dar știu că m'a chemat Amiralul.

— Ascultă, Negru, mi-a spus el, am văzut hârtia D-tale. Eu vreau să aud dela D-ta un lucru, înainte de a hotărî...

— La ordin, Domnule Amiral...

— Te-ai gândit bine la ce obligație grea îți iei?...

— Domnule Amiral, eu am convingerea că am să duc lucrul la bun sfârșit.

— Atunci, mi-a spus bătrânul privindu-mă în ochi, sunt mulțumit... Am încredere în D-ta...

Și, întinzându-mi mâna, a adăugat:

— Te autoriz să pornești la lucru.

Atât a durat convorbirea noastră, deși avea un obiect atât de serios...

*

In multele ore din zi și din noapte, ore consacrate după aceea unei munci care n'a fost nici simplă nici ușoară, am avut totdeauna impresia că Amiralul Coandă e lângă mine, urmărind și văzând ceeace făceam.

Cartea a apărut, — toată lumea spune că e bună și că a apărut frumos.

Dificultățile nenumărate și de tot felul pe cari le-am întâmpinat, le-am trecut cu ușurință, mânat de un singur sentiment și de o singură grije covârșitoare.

Șapte contracte dacă aș fi făcut cu Liga Navală Română și șapte peceți să fi avut fiecare din aceste contracte, și tot nu m'aș fi ținut obligat de ele așa cum mă simțeam obligat de gestul, atât de simplu dar și de măgulitor, al Amiralului.

Am avut marea ambiție de a nu-i înșela așteptările și de a merita încrederea cu care mă onorase...

Când lucrul a fost gata, și i-am prezintat primele exemplare, cari urmau să fie remise Majestății Sale Regele Carol II, bătrânul și-a mângâiat barba și ochii i s'au luminat de un surâs de neuitat.

Cuvântul: „Mulțumesc", pe care l-am auzit atunci ieșind din gura Amiralului Coandă, a fost, și rămâne până azi, una din marile mândrii ale vieții mele.

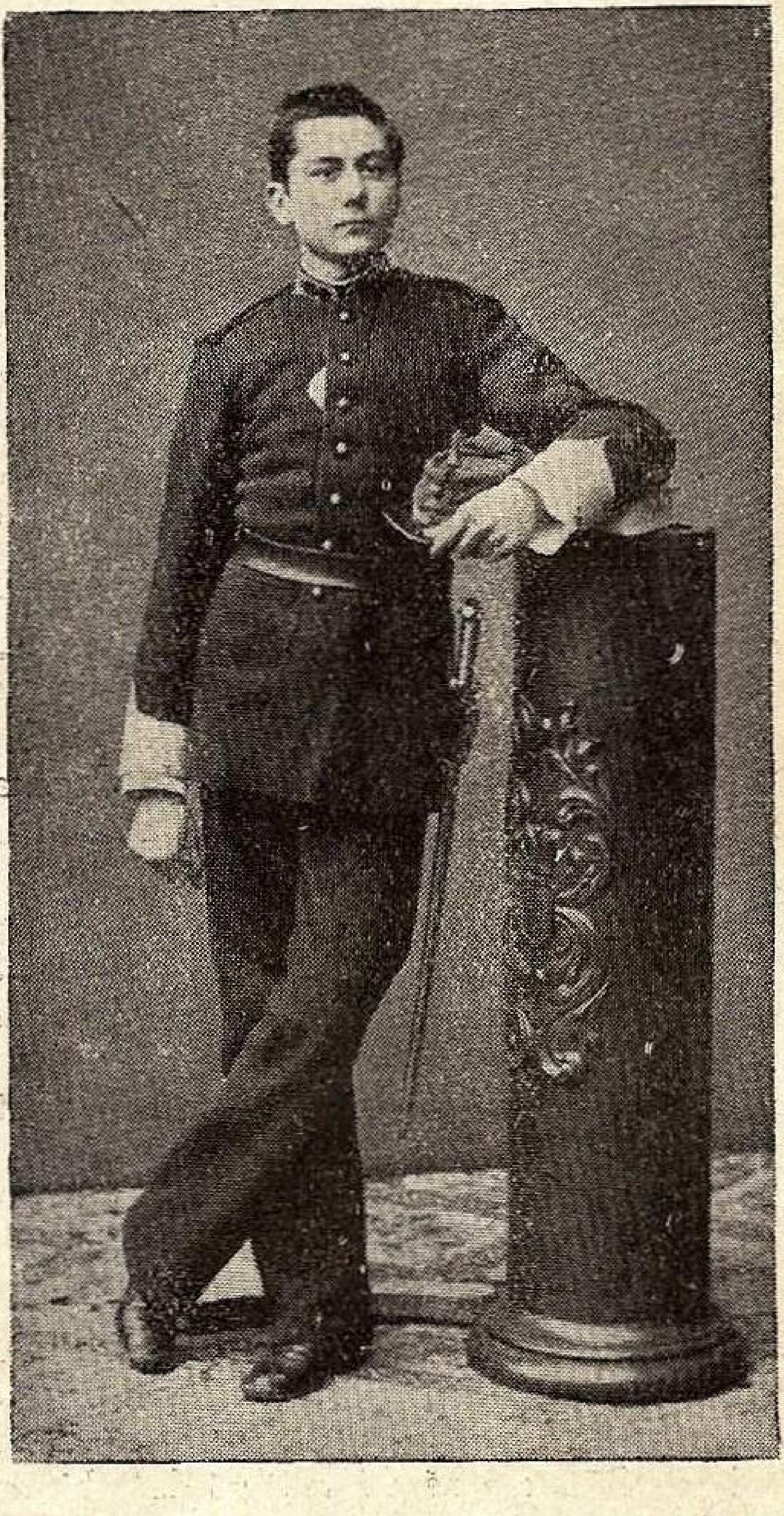
De altfel, adevărul este că tot ce e bun în cartea despre care vorbesc, i se datorește lui, ca unuia ce patrona, permanent și în chip nevăzut, gândurile și strădania mea... Mă câștigase complet și definitiv, așa cum a știut să-i câștige pe toți cei ce au avut cinstea să-l cunoască și să-i fie aproape!

EVOCÂND VIAŢA AMIRALULUI COANDĂ

de A. S. BUCHALTER

Evocarea luminoasei şi impunătoarei figuri a AMIRALULUI ION COANDĂ, atât de cunoscut şi preţuit nu numai în lumea noastră marinărească, dar pretutindeni unde trecerea sa a lăsat amintiri alese, se face, oarecum, cu anevoială.

In adevăr, cel ce a dat marinei române anii săi cei mai frumoşi din viaţă, închinând gândurile sale cele mai bune pentru propăşirea navală a ţării, era prea puţin preocupat de atenţiunea pentru propria sa persoană. Aşa se explică că acest Patriarh al Marinei noastre, deşi a înobilat cu meritele sale distinse nu numai cariera sa, dar şi vasele ce a comandat cu atâta destoinicie, n'a consemnat în vre-un „jurnal" intim, „memoriile" sale din care să se fi putut vedea şi modul cum dânsul aprecia oamenii şi evenimentele ce'l înconjurau.



Elevul Ioan Coandă (1877)

Strălucitele merite ale celui ce a fost ilustrul AMIRAL COANDĂ sunt bine cunoscute, cu deosebire membrilor *Ligei Navale Române*, şi însăşi paginele acestui număr închinat memoriei sale, sunt încă o mărturie vie a aleselor sale însuşiri. Totuşi, trebue să regretăm lipsa unor „memorii", care ne împiedică să cunoaştem, peste activitatea sa oficială, aspectele intime ale vieţii, aprecierile Amiralului Coandă şi consideraţiunile sale privind atâtea mari evenimente, cărora le supravieţuise.

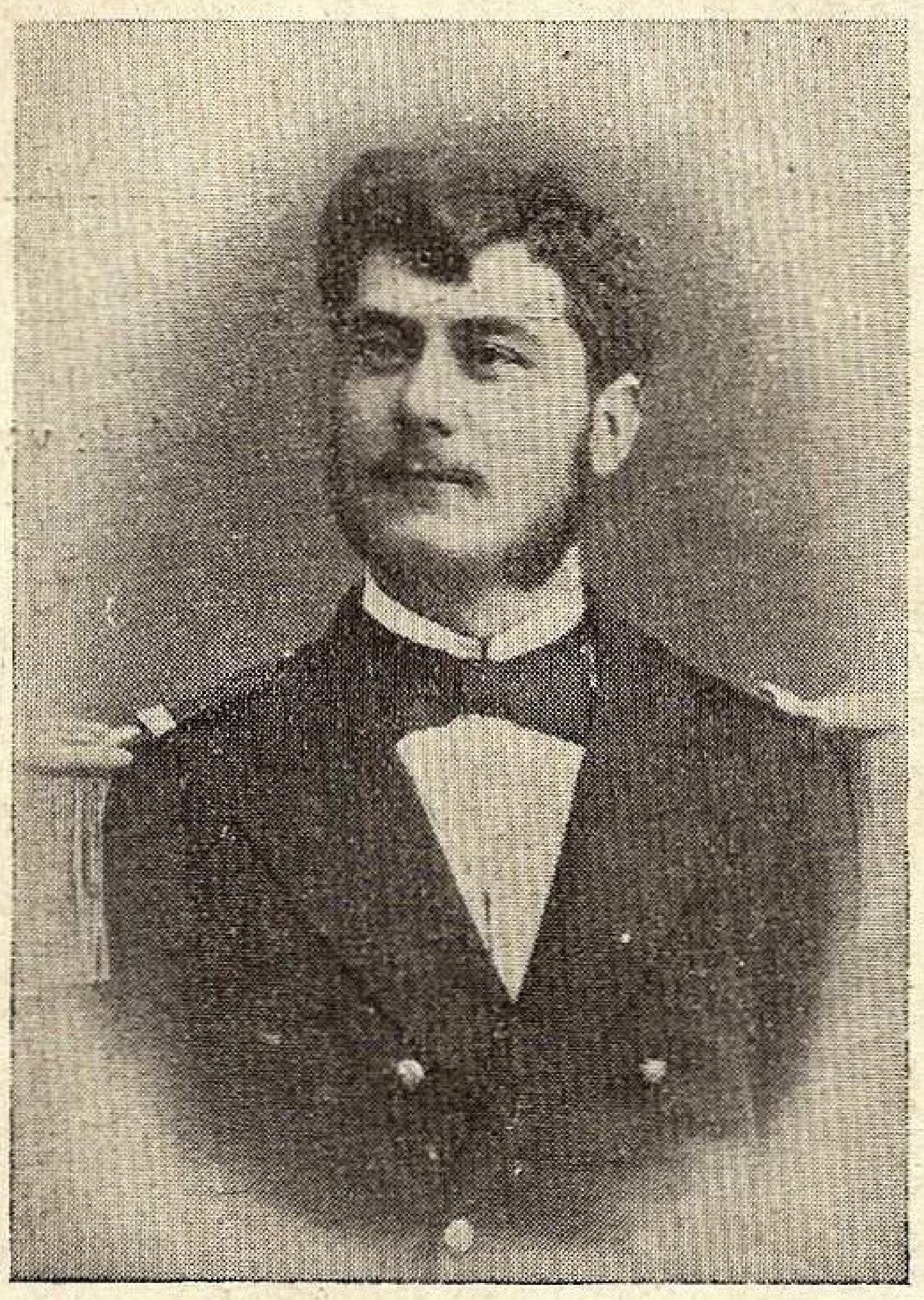
Dacă ne lipseşte, deci, un „jurnal" al vieţii *Amiralului Coandă*, avem, totuşi, satisfacţiunea de a putea răsfoi unul din numeroasele albume cuprinzând fotografii şi felurite documente ale epocii în care s'a desfăşurat cariera militară-marinărească a mult regretatului Amiral.

Amabilitatea distinsei Doamne *Guranda*, (fiica mai mică a repausatului Amiral Coandă) ne-a îngăduit să răsfoim câte-va clipe acest album, care închide în paginile sale emoţionantele momente trăite de Amiralul Coandă, dealungul carierii sale.

Fără să fi întâlnit în aceste pagini de Album vre-o notiţă sau însemnare mai amplă, fotografiile acestea vorbesc prea puternic dela sine, pentru ca simpla lor cercetare să nu umple sufletul oricui de duioşie pentru cel ce acum nu va mai radia atâta farmec şi distincţie personală: *Amiralul Coandă.*

(1877) Elev al Şcoalei Militare

Iată-l în anul 1877, numărând abea 17 ani, purtând uniforma Şcolii Militare, unde avea să-şi desăvârşească studiile, pe baza cărora va cuceri foarte curând un grad după celalt. Privirea sa ageră, prestanţa sa la o vârstă cu adevărat juvenilă, prevestea energia şi distincţia celui ce va fi, 20 ani mai târziu, comandantul bricului „MIRCEA".



(1883) Aspirant (S.-Locotenent)

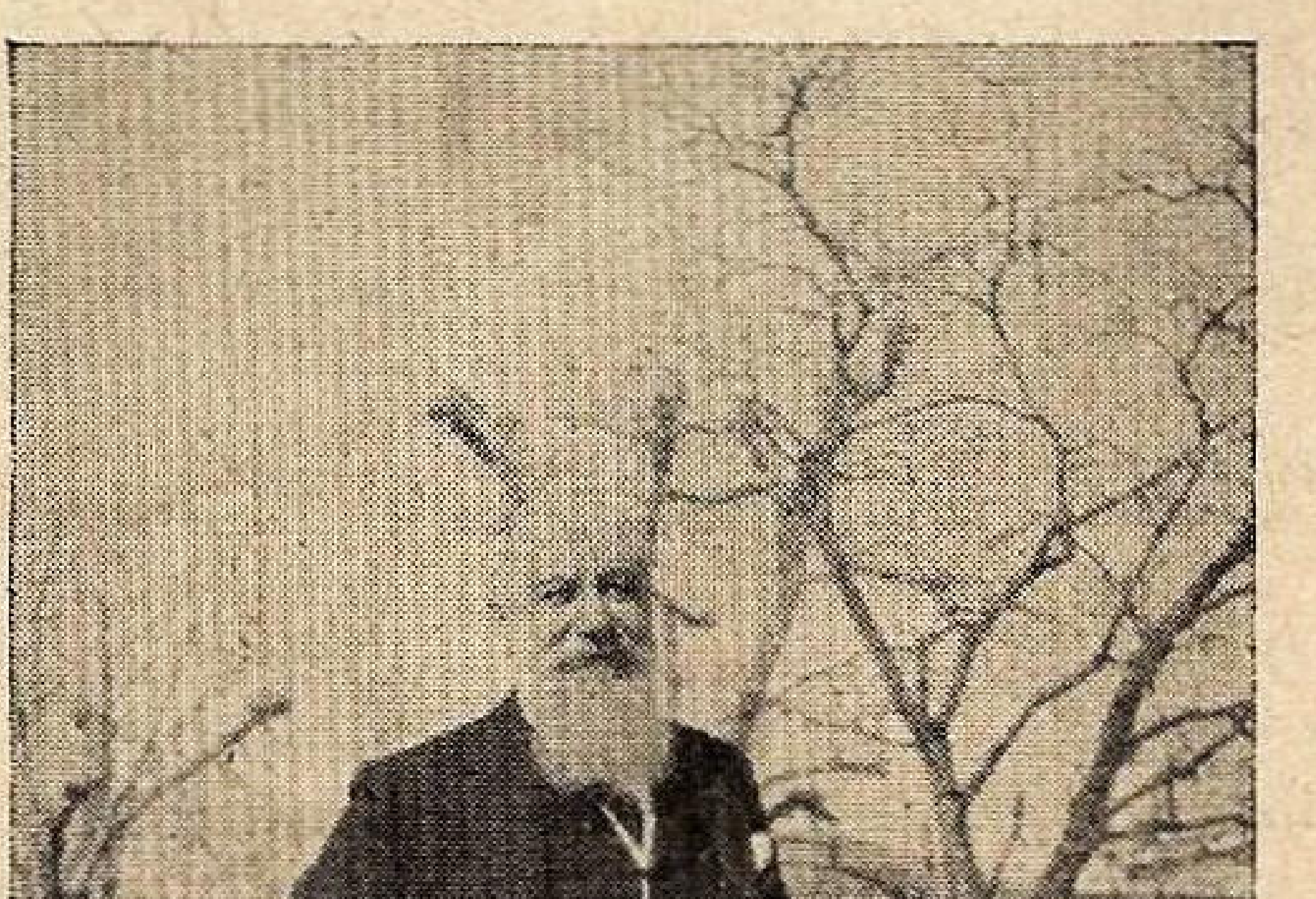
In 1883, *Ioan Coandă* purta tresele Aspirantului de Marină ce luase deja contact cu marea şi misterele ei adânci. Infăţişarea sa, aşa cum se vede aci, e schimbată. Privirea sa îmbrăţişează acum orizonturi mai vaste. E robust şi poartă uniforma marinărească cu vădită satisfacţiune şi eleganţă.

* * *

Rând pe rând cucereşte gradele superioare. Devine locotenent, căpitan, maior, întreprinzând lungi călătorii cu *„Mircea"* şi *„Elisabeta"*. Ani îndelungaţi, Ion Coandă reunea drapelul ţării noastre, în escalele sale numeroase şi îndepărtate, cu drapelele ţărilor ospitaliere, unde ducea nu numai entuziasmul tinereţii sale, dar şi legăturile de prietenie ale ţării cu toate celelalte state şi naţiuni. Astfel, cel ce a fost mai târziu *Amiralul Coandă*, lucrase nespus de mult pe ogorul acelei înfrăţiri interstatale, dela care omenirea aşteaptă însetată de pace, atât de mult.

Părinte şi soţ ideal

Dar anii tinereţei trecură. Comandantul de vase, devenise şi comandantul unei familii, întemeiate cu acea căldură a sufletului său, care'l făcea un părinte şi un soţ model. In fotografia ce reproducem mai sus, Amiralul Coandă are alături pe una din fiicele sale (actuala d-nă Profesor Dr. Dumitrescu-Mante). Acum expresia figurei sale radia acea bonomie paternă, care-i făcuse farmecul fiinţei sale, până în cele din urmă clipe.

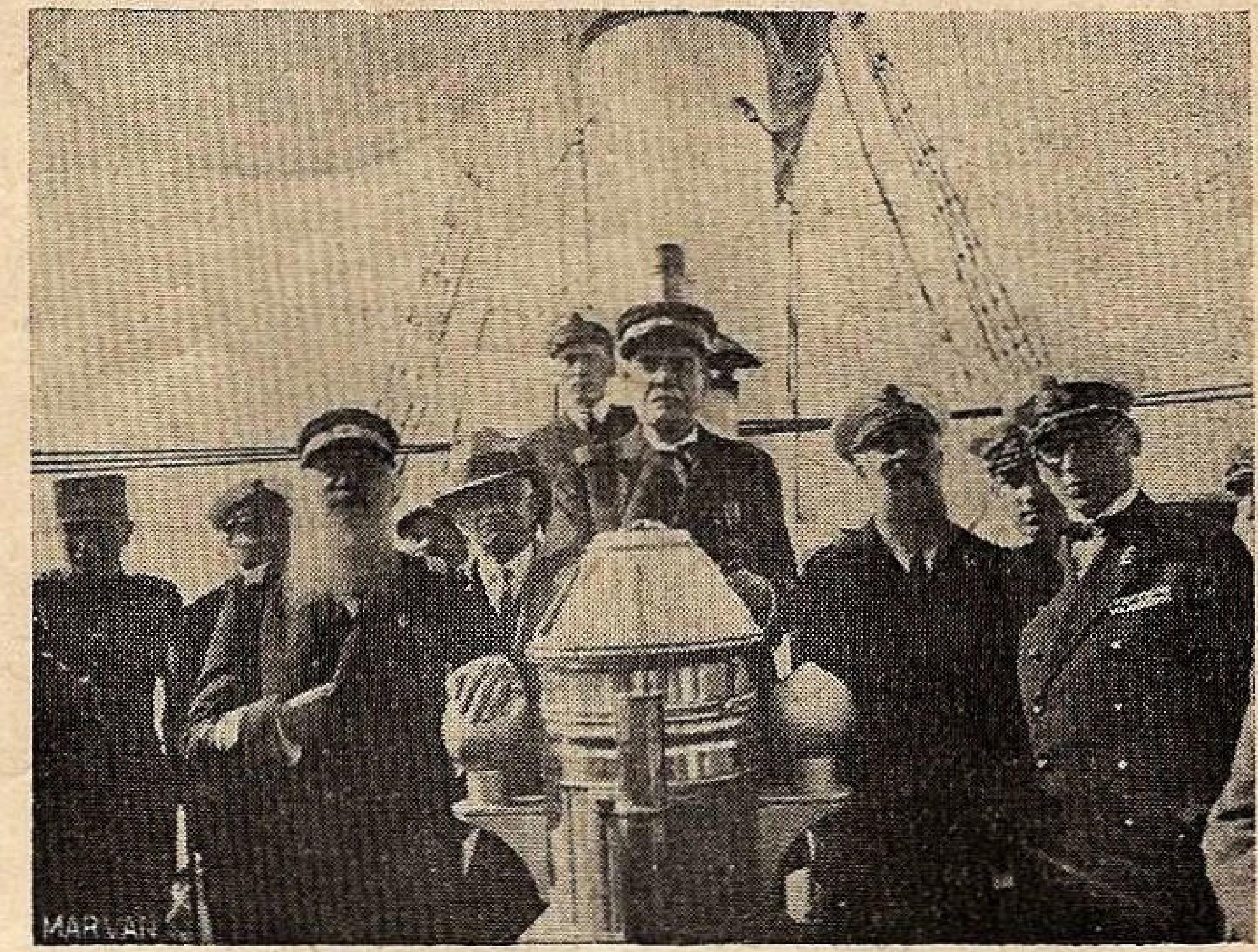


Prefect al Jud. Prahova

După ce înfiinţase şi conduse, în perioada cea mai grea *Serviciul Maritim Român* (activitate despre care se vorbeşte în altă parte a revistei) îl aflăm, în 1915/16 Prefect al Judeţului Prahova.

Energic, dar plin de bunătate, activitatea sa la *Prefectura Judeţului Prahova* a lăsat cele mai bune impresiuni făcându-se iubit de localnici şi apreciat de Guvernanţi.

Veteran



Amiralii Coandă, Irimescu şi Niculescu Rizea pe „Mircea"

Albit de povara anilor şi de depărtările ce le străbătea continuu, iată pe Amiralul Coandă, la Constanţa, în 1928, alături de Comandanţii de pe vremuri ai istoricului Bric *„Mircea"*. Este, cu adevărat simbolică şi impresionantă ţinuta sa, vroind parcă să ne înfăţişeze un adevărat stâlp al acestei nave. Peste 10 ani, Amiralul Coandă avu marea satisfacţiune de a vedea intrând în ţară acea nouă Navă-Şcoală „MIRCEA", pentru care luptase cu tot elanul şi care continuă acum tradiţia şi spiritul vechiului bric „MIRCEA".

* * *

In timpul fiinţării „Ligei poloneze Morska" Amiralul Coandă legase strânse legături de prietenie şi colaborare cu aceasta. Conducător al LIGEI NAVALE ROMÂNE, el are fericirea să fie alături de iubitul şi Augustul nostru Preşedinte Activ, M. S. Regele Carol II. la una din festivităţile acestor organizaţiuni.

M. S. Regele primeşte delegaţia membrilor Ligii Morska polone venită cu bărcile pe Prut, Dunăre şi Mare la Mamaia

Amiralul Coandă era stimat şi apreciat de lumea noastră oficială, civilă şi militară. Am asistat, doar câte-va săptămâni înaintea morţii sale, la o scenă cu adevărat emoţionantă.

Intră la Ministerul Internelor, unde d-nul *N. Otescu,* fostul titular al departamentului, îl aştepta pentru o audienţă în interesul Ligei Navale Române. Dela portar până la Director de Cabinet, toată lumea se înclina respectuos în faţa Amiralului, toată lumea îl cunoştea şi privea cu adevărată iubire. In anticamera Ministrului, Amiralul întâlneşte pe domnul *Paul Goma,* recent numit Rezident Regal al Ţinutului Dunărea. Vechi prieteni, din timpul când Amiralul Coandă era Prefect de Prahova, iar d-l Goma Ajutor de Prefect, bucuria acestei întâlniri fu atât de mare, încât ambii se îmbrăţişară şi-şi strânseră mâinile cu multă căldură. Această cordialitate frăţească, a impresionat pe toţi cei de faţă, căci era una din multiplele dovezi ale felului cum era văzut Amiralul Coandă de toţi acei ce colaboraseră cât de puţin cu dânsul.

7 Ianuarie 1940. Ziua sa onomastică, Sft. Ioan. Prezentându-i respectuoase urări şi felicitări, l-am găsit pe Amiral, radios, svelt, înalt şi mulţumit, plimbându-se cu paşi siguri prin apartamentul său încăpător din str. Câmpineanu. In ochii săi, atât de vii şi plini de licărirea bunătăţei sale, se vedea perfect satisfacţiunea omului a cărui conştiinţă era îndeplinită. Octogenarul ce aveam în faţă, termina în acea simbolică şi frumoasă zi de sărbătoare, în chip definitiv, lunga-i şi neobosita sa activitate. In adevăr, când soarele apunea şi seara se lăsa, Amiralul Coandă avea să se instaleze în pat, pentruca o scurtă boală, să-l ţintuiască acolo şi să-i apropie sfârşitul.

A. S. I. Arhiducesa Ileana cu Amiralul Coandă şi Mareşalul Averescu la şantierele Reşiţa

Veterani foşti comandanţi pe bricul „Mircea" la adunarea camaraderească din 1928.

Sunase cel din urmă ceas al vieţii sale...

Omul vrednic şi cinstit, marinarul de elită ce purtase cu demnitate şi fală pentru ţară stindardul nostru jur împrejurul Continentului, se odihnea însfârşit, după o viaţă ce rămâne exemplu de virtute şi nobleţă sufletească.

Noi nu-l vom uita niciodată.

ŞEFUL PĂRINTE

de N. GEORGESCU

Pe cel care a plecat dintre noi să-şi doarmă somnul de veci, l-am cunoscut dela începutul organizării S. M. R., fiind printre primii funcţionari ce au trecut dela C. F. R. în această nouă direcţiune alăturată M. L. P. I-am putut deci cunoaşte şi aprecia superioarele sale însuşiri de om, de organizator şi iubitor al subalternilor, pe care îi ajuta la nevoie.

L'am mai întâlnit ca prefect de Prahova în timpul războiului, unde mi-a dat însărcinarea să organizez spitalul dela liceul „Sf. Petru şi Pavel". Cu spiritul său întreprinzător nu s'a mulţumit numai cu o singură înfăptuire, ci strângând în jurul său pe toţi oamenii de bine, corpul didactic ce se mai afla în oraş, mai toate şcolile au fost transformate în spitale. In această operă a fost ajutat şi de nepreţuita sa soţie, prezidentă a Crucii Roşii şi de cele două fiice ale sale.

După trecerea războiului s'a pus în slujba marinei, fiind ales vice-preşedintele Ligii Navale, la a cărei propăşire a lucrat până în ultimele clipe.

Amiralul Coandă era şi evlavios, legat de biserică. Bisericii Stejaru, unde era membru în consiliul parohial a dăruit o icoană care reprezintă gloria războiului 1916—1918, întruchipată după un vis al iubitei sale soţii.

Şi alte binefaceri cu cuvântul şi cu fapta a înfăptuit. Neştearsă va rămâne figura sa în inima tuturor, care l'au cunoscut şi servit.

Ecouri dela manifestarea marinărească din dealul Țiglinei

21
Mai
1937

CUVÂNTAREA D-LUI VICE-AMIRAL BĂLĂNESCU, COMANDANTUL MARINEI REGALE

Sărbătorirea de astăzi are o mare valoare morală și educativă pentru Marina noastră.

Sărbătorim doi foști șefi ai marinei de război și marinei comerciale, două suflete de elită, două caractere, cari prin muncă, cinste și demnitate s'au înălțat la cele mai frumoase situațiuni marinărești și au contribuit la înălțarea marinei noastre.

Marina nu este opera unui om, ea este înlănțuirea ideilor și energiilor creatoare a tuturor marilor înaintași cari au îmbrățișat cu toată puterea idealul și aspirațiunile marinei.

Afirmăm astăzi prin solidaritatea noastră, în jurul d-lor amirali Eustatziu și Coandă, respectul tradițiunilor marinărești, întărirea camaraderiei între ofiterii activi și de rezervă ai marinei, dar mai cu seamă inaugurăm o idee nouă, *respectul personalităților Marinei*, cari deși au părăsit rândurile active, muncesc și stăruesc pentru propaganda marinei în toate straturile opiniei publice și neamului nostru.

Marina de astăzi este mică în efective și număr de nave, dar mare în nevoi și aspirațiuni.

Domnii amirali Eustatziu și Condă, trebue să se bucure sincer că elevii formați de domniile lor au făcut și fac cinste marinei și pavilionului românesc pe toate mările.

După 42 ani, distrugătorul „REGINA MARIA", urmând cărarea glorioasă a crucișetorului „ELISABETA" și bricului „MIRCEA" către serbările dela Kiel, a putut să reprezinte în mod elogios, în luna aceasta, țara și marina noastră la marea revistă navală Spithead.

Aceasta dovedește că învățăturile și consiliile înțelepte ale domniilor lor au dat roade și că Marina Regală continuă aceiași activitate și mentalitate sănătoasă, de îndeplinirea datoriei și de înălțarea prestigiului marinăresc, așa cum ne-au lăsat scris și ne-au întipărit în suflet tradițiile de onoare și glorie ale marinei.

Suntem pe drumuri bune și promițătoare pentru binele și propășirea marinei.

Majestatea Sa Regele CAROL II-lea iubește Marea și arată o înaltă înțelegere a problemelor marinei. Ministrul nostru, fiu de marinar, este identificat cu toate aspirațiunile marinei și acordă un simțitor sprijin, iar eu fac toate eforturile să țiu trează în mintea conducătorilor țării preocuparea de marile interese ale marinei, — așteptând întreaga realizare a năzuințelor noastre.

Domnii amirali Eustatziu și Coandă, prin cuvânt scris și graiul d-lor autorizat ajută serios marina în propaganda de cunoaștere a nevoilor și intereselor marine.

Domnul amiral Coandă activează, în timpul din urmă neobosit, pentru realizarea prin obolul public a unei părți din fondul de construcție a navei școale „MIRCEA".

In numele Marinei Regale exprim domnilor amirali Eustatziu și Coandă, cele mai respectuoase omagii de dragoste și recunoștință pentru tot ce au realizat în fruntea instituțiunilor ce au condus și pentru tot concursul ce acordă și astăzi marinei.

Fie ca această reuniune marinărească să fie simbolul unei puternice uniri și armonii sufletești a tuturor marinarilor, care să le dea puterea să găsim toate mijloacele și posibilitățile pentru a creia o marină puternică la Mare și Dunăre, potrivită intereselor noastre superioare pe apă.

Să trăiască domnii amirali Eustatziu și Coandă!

Să trăiască Marina Regală și Marina Comercială.

CUVÂNTAREA DOMNULUI VICE-AMIRAL GAVRILESCU, FOST COMANDANT AL DIVIZIEI DE DUNĂRE

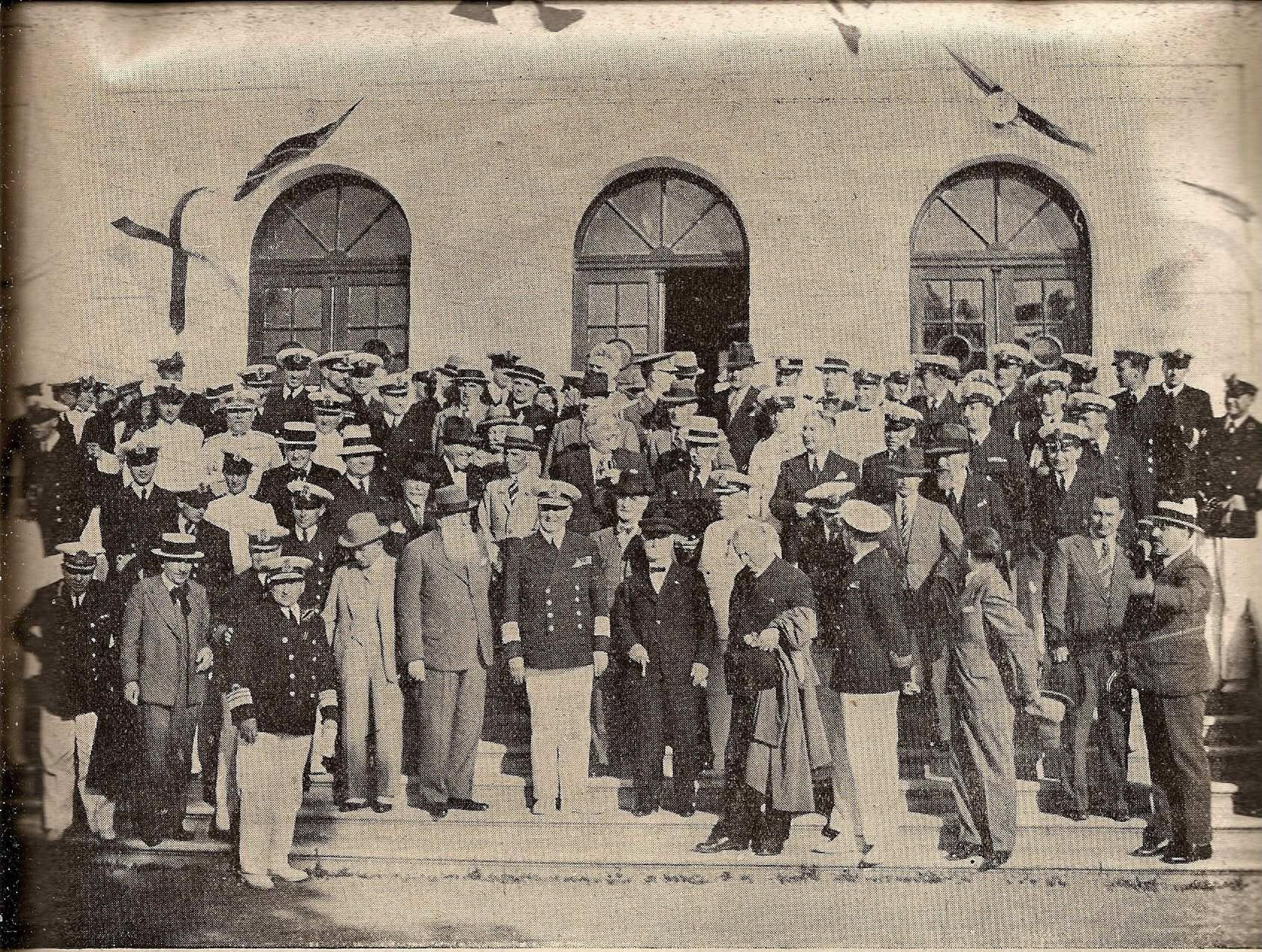
Sărbătorim astăzi pe domnii amirali Eustatziu și Coandă.

Pe întemeetorul și organizatorul S. M. R. pe d. Amiral *Coandă* pe care-l sărbătorim astăzi, îl cunosc din vremea velelor și din vremea când armamentul principal al marinei erau tunurile turcești de pe Mircea, care, în loc de frână aveau o opritoare de parâmă, iar focoasele obuzelor aveau un cui de siguranță, care se ținea cu degetul ca obuzul să nu facă explozie. De atunci, au parcurs o distanță bună, până la submarin și avionul torpilor de azi, până la tunurile și puștile automate și până la Fire-Director. Pe d-l Amiral Coandă l-am cunoscut în 1885, când am intrat în vechea școală de marină din Galați, în regimul de oțel al școalei de atunci. D-sa era foarte iubit de copii, mai cu seamă fiindcă era foarte bun cu noi.

Amiralul Coandă distribuind medaliil L. N. R. bravilor de pe N. M. S. „Regina Maria“

Ceva mai târziu, în 1888 D-sa era comandant, primul comandant al primului grup de torpiloare românești, *Zborul, Zmeul și Năluca.*

In 1892 era secund pe crucișetorul Elisabeta, — iar noi pe Mircea. L-am întâlnit la Genova la serbările pentru al 4-lea Centenar al lui Columb, unde D-sa ne-a lăsat amintiri plăcute nepieritoare, dar de altă nuanță decât cele din școală.



Amiralul Coandă sărbatorit împreună cu „fratele", — d. Amiral Eustaţiu, — de întreaga suflare marinărească

In 1895, este comandant al bricului Mircea, în campania dela Kiel. Această călătorie împrejurul Europei, cu multiplele ei peripeţii, greutăţi şi pericole, inerente unei nave de 350 tone cu o maşină ca o râşniţă şi cu un echipagiu recrutat în grabă şi dela munte, — a fost determinantă pentru cariera sa de mai târziu. D-sa s'a arătat atunci Comandant priceput, cu mult tact, capabil, curagios, om foarte bun şi iubind inferiorii.

S'a întors din campania dela Kiel, nu numai cu un bagaj mare de cunoştinţe şi învăţăminte dar şi oţelit, — şi cu o reputaţie şi un prestigiu care i-au dat mare încredere în sine şi încrederea conducătorilor de pe vremuri.

Toate acestea la un loc i-au dat îndrăsneala de a înfiinţa un serviciu Maritim Român. Cu mari calităţi de organizator, foarte curagios, perseverent, cu multă încredere în sine şi în colaboratori bine aleşi, a învins ignoranţa, neîncrederea, nepriceperea şi a rezistat la atacuri de tot felul, la rea voinţă şi la rea credinţă, care pe acele vremuri de început curgeau din toate părţile. Şi a învins. A învins chiar şi rezistenţa unor politicieni cari afară de folosul călătoriilor gratuite, nu vedeau nici un alt folos real pentru ţară în crearea unui Serviciu Maritim Naţional. D-l Amiral Coandă întemeetorul S. M. R. a fost un bun organizator şi a condus cu mult tact şi abilitate.

A iubit şi a fost iubit de subalternii săi şi a ştiut să-şi aleagă comandanţii şi colaboratorii, mai ales în vremurile grele ale începutului. S. M. R. n'a pierdut nave nici chiar în perioada când eram tineri în navigaţie şi aceasta ne-a ridicat mult prestigiul în lumea maritimă internaţională. Toţi comandanţii şi ofiţerii din S. M. R., veniţi din marina militară, aveau totdeauna numai elogii pentru şeful lor bun, care era directorul Coandă. Acesta este meritul cel mare al D-lui Amiral Coandă. De aceia a reuşit.

Multă vreme navele acestui serviciu au fost fala ţării, în Bosfor, Arhipelag şi Mediterană, unde mai navigă şi azi, îmbătrânite, după 40 ani. Tot acolo şi-au creat frumos renume marinăresc, mulţi comandanţi români, ridicând astfel prestigiul ţării în străinătate. Dar meritul cel mare al S. M. R. este că a făcut cunoscută ţara noastră, nu numai la Istambul ci şi în Arhipelag şi basinul Mediteranei, unde acum, mai peste tot se vorbeşte româneşte, dar unde acum 40 de ani nici nu se ştia de existenţa ţării noastre.

4

Iarna din 1928-29 constitue un titlu de mare cinste pentru S. M. R.

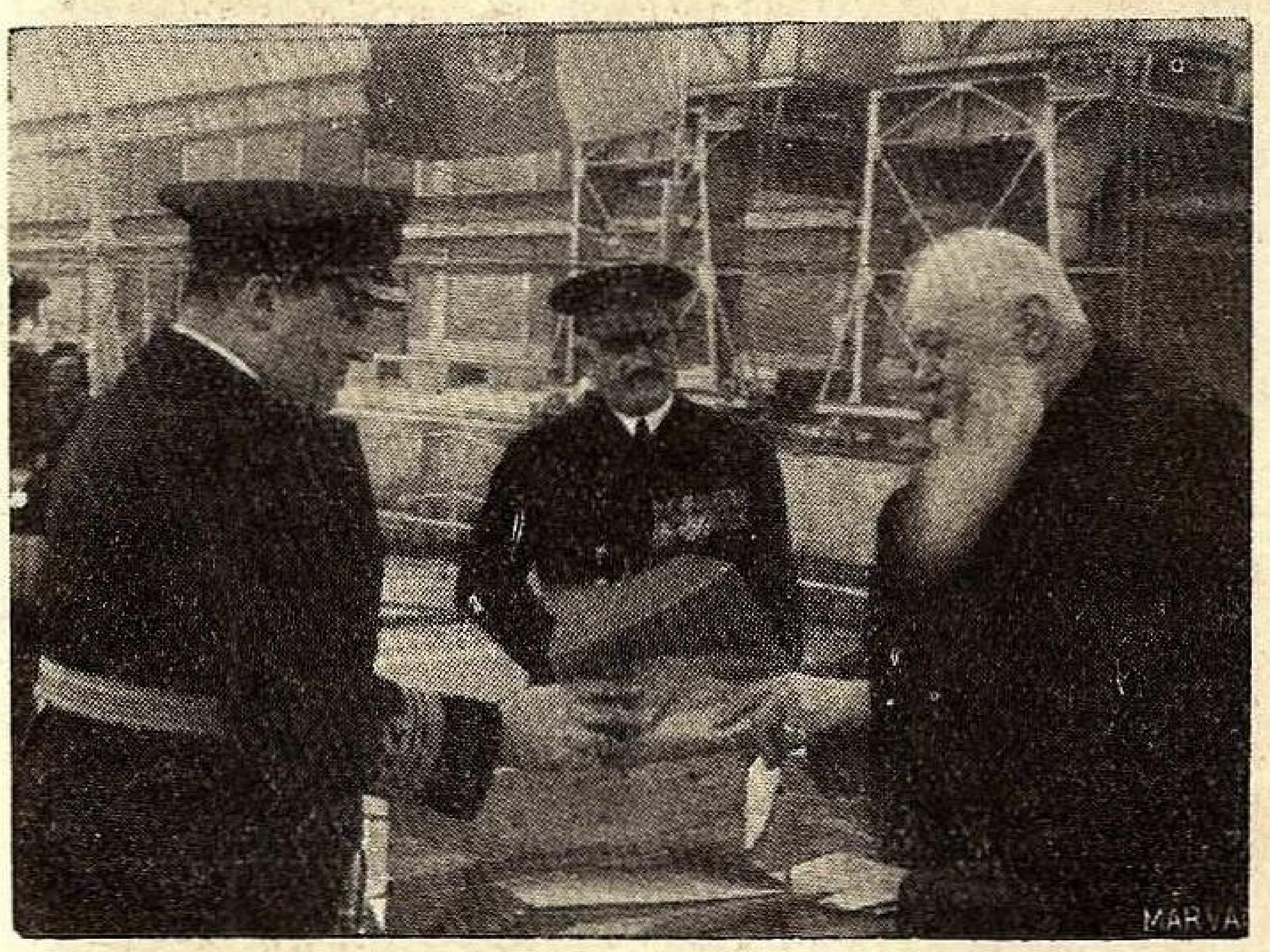
In acea iarnă, extrem de grea, pe care o ştim cu toţii, am văzut zilnic, cu ochii mei cum navele străine, de toate naţionalităţile, se înţepeneau în sloiurile de ghiaţă din faţa Constanţei, unde rămâneau zile întregi; singure navele S. M. R. intrau şi eşeau fără întârziere, după itinerar — Onoare lor, — pentru tot ce au făcut în 40 ani. Iar Dvs., Domnule Amiral, bucuraţi-vă, — sunt copii dumneavoastră.

CUVÂNTUL D. AMIRAL ROŞCA

Pentru ofiţerii de marină, ziua de astăzi este o zi de inălţare sufletească menită să strângă tot mai mult legăturile sufleteşti cu valoroşii camarazi de rezervă, cari au contribuit într'o largă măsură, la starea de înflorire la care se găseşte marina de astăzi.

Nu toţi au avut norocul să servească sub ordinele directe ale D-lui Amiral Coandă, fiindcă la data când a început a dibui primii paşi pe calea apelor, Domnia Sa părăsise deja Marina Militară pentru a se devota cu tot sufletul şi cu toată puterea de muncă, la înfiinţarea şi desvoltarea Marinei Comerciale, Marină care cu drept cuvânt îl socoteşte astăzi printre ctitorii ei. La acea dată era încă vie în amintirea tuturor, figura sa impunătoare încadrată într'un trecut întreg de muncă, de orizonturi largi, pentru desvoltarea puterii noastre navale.

Domnia-sa spune că alţi ofiţeri mai vechi vor veni acum să releve contribuţia largă a d-lui Amiral Coandă la întemeerea marinei de războiu. Domnia-sa nu va insista decât asupra legăturilor sufleteşti pe care D-l Amiral Coandă le-a păstrat continuu în marina de războiu ,asupra resorturilor lăuntrice care l-au îndemnat să activeze fără încetare, singur, sau în cadrul Ligii Navale Române, spre a deştepta în marea massă a naţiunii cel mai viu interes pentru scumpa noastră armă.



Amiral Coandă distribue diplomele de bravură celor de pe N. M. S. „Regina Maria"

CUVÂNTUL D-LUI GENERAL SCHINA

Amiral Coandă şi Eustatziu! numai privindu-vă, voi faceţi să vibreze în noi sunetele trompetei cu care aţi chemat generaţii de tineri marinari români, ducându-i să poarte flamura României pe apele lumii.

Acest glas de goarnă trebue să răsune inc'odată de aci ca o sirenă de alarmă, deşteptând pe cei cari au crezut să pot încă să doarmă pe laurii cu cari voi în trecut aţi încununat gloria navigaţiei române de altădată.

Popoarele au în calea destinelor lor, clipe ce fug dar lasă în urmă-le o dâră ce poate fi strălucitoare sau întunecată.

Stă în mâna Omului să înţeleagă rostul Statului său în lume şi dela înţelepciunea, patriotismul şi bărbăţia lui, atârnă ca istoria să nu însemne în Cartea ei decât file de mare şi neîntreruptă strălucire.

Poporul care stăpâneşte Dunărea de Jos, cu toate gurile ei şi Marea Neagră dela Limanul Nistrului până dincolo de ţinutul de argint al Balcicului ,având platoul muntos şi bogat al Transilvaniei aşezat ca o cetate întărită şi de neînvins în inima lui, iar spre răsărit deschide orizonturile mărilor sudice şi orientale ale lumii, este chemat să ia un loc de frunte şi în concertul tuturor naţiunilor europene.

Orologiul marilor meniri ale României întregite, nu aşteaptă decât voinţa şi energia *omului,* care să-l facă să sune ceasul înfăptuirilor, hărăzite nouă de Dumnezeu, când ne-a aşezat de mai multe mii de ani pe acest sfânt pământ al neamului românesc ; pământ care svâcneşte de nerăbdare şi a cărei scoarţă trosneşte din toate colţurile şi unghiurile ei, pentru a ne trezi la datorie ; şi Marea ne cheamă pentru a ne folosi de calea ei de care nu ne putem lipsi, dacă vrem să ne asigurăm însăşi existenţa noastră, ca popor de civilizaţie europeană.

Incheind, nu cred să pot aduce un mai frumos omagiu spiritului de sacrificiu, capacităţii şi patriotismului care a însufleţit pe iluştrii noştri amirali ai Marinei Regale Române, Eustatziu şi Coandă, decât făcând să răsune aci, prin glasul ce-l auzim ca un ecou al strălucitoarelor lor cariere şi ca o poruncă a vremii de astăzi, — cuvintele rostite pe malurile Senei — acum trei veacuri — de marele Cardinal Richelieu :

„Fără Mare nu te poţi folosi de pace şi nu poţi să susţii un războiu".

CUVANTAREA D. AMIRAL SEBASTIN EUSTAŢIU

Vă mulţumesc pentru ideea de a mă sărbători pe mine şi pe fratele meu amiralul Coandă.

Pe bunul meu frate Coandă îl cunosc de când a venit în marină, după cât îmi aduc aminte, printre primele vizite ce le-a făcut a fost la mine. Eram locotenent (1882).

De atunci este cunoştinţa noastră, care ne-a apropiat din ce în ce până la etatea în care ne găsim tot unul lângă altul, cu aceleaşi simţiminte de dragoste frăţească şi de respect necondiţionat.

Să bem în cinstea şi sănătatea fratelui meu, *amiralul Coandă.*

CUVÂNTUL D. AMIRAL I. COANDĂ

Este firească emoţiunea ce o simt astăzi, după exact 40 de ani, de când chemat pentru a înfăptui ceea ce se cheamă şi astăzi SERVICIUL MARITIM ROMÂN, a trebuit să mă despart de arma ce mi-a fost scumpă.

Cum inima şi vocaţiunea mea a fost marina, din primul an chiar am căutat prin legi regulamente să fac tot mai strânsă colaborarea marinei militare cu acea comercială, reuşind ca prin rotaţie şi benevol, să împrumut, fie pentru practica navigaţiei, fie pentru formarea cadrelor, ofiţerii activi ai marinei militare, cărora le-am asigurat respectarea drepturilor câştigate, începând cu comandor Popovăţ, Atanasiu, Perieţeanu, C. Boerescu, Mihăilescu, Demetriadi, Mărgineanu, Tăutu Eugeniu, Ionescu Jonson, Ionescu zis Gutue şi mulţi alţii, cari unii au rămas definitiv în cadrele S. M. R. şi alţii detaşaţi pe timp limitat, făcând astfel înfrăţirea care ne leagă şi până astăzi, iar în ce mă priveşte personal am rămas şi mă consider şi azi nedespărţit de camarazii mei, ca veneratul nostru decan al Amiralilor, Sebastian Eustatziu, cu care am trăit şi trăesc în deplină armonie şi de înfrăţire şi de idei, precum şi dintre colaboratorii mei, dintre cari mai puţini azi în viaţă şi cărora le păstrez şi le voi păstra cea mai mare dragoste şi recunoştinţă de tot concursul devotat ce mi-au dat ca să pot trăi să văd

DIN AMINTIRILE PROPRII

Cum am devenit marinar.

Era în ziua de 10 Mai 1882 când în grădina Cişmigiu se organizaseră o serie de serbări.

Printre altele era şi un concurs de bărci cu o singură persoană şi o singură ramă — paghee — aşa cum se mai practică şi azi pe lacul Cişmigiu.

Impreună cu doi colegi ai mei, Staur Simionescu, fost general, comandant al grănicerilor şi Tiberie Stănciulescu, Locotenent invalid, ne-am înscris la acest concurs.

Eu eram sergent în anul II al şcolii militare şi peste o lună trebuia să fiu promovat ofiţer.

Printre spectatori se găsea şi colonelul D. Dumitrescu Maican, comandantul şcoalei militare şi fratele său, colonelul N. Dumitrescu Maican, comandantul flotilei.

Favorizat de noroc şi profitând de o mişcare greşită — sau voită — făcută de cei doi concurenţi pentru a-şi tăia drumul unul altuia, am reuşit a le lua înainte şi a eşi astfel cel dintâi. Vorba românului: „Când doi se ceartă, câştigă al treilea”.

Colonelul D. D. Maican mă cheamă şi mă prezintă fratelui său, marinarul, care îmi propune ca la terminarea examenului de finele anului, ce avea loc în Iunie, să trec la flotilă, — ceiace am şi făcut — şi aşa am îmbrăţişat cariera de marinar dintr'un concurs pe lacul Cişmigiu.

Amiral I. Coandă

---

azi ceeace anul trecut s'a accentuat şi mai mult prin dorinţa M. Sale Regelui nostru mult iubit, exprimate atât de clar ca: „la una şi aceiaşi şcoală să se formeze atât ofiţerii marinei militare, cât şi cei ai marinei comerciale”.

A mai zis Majestatea Sa:

„Pregătirea acestor navigatori să se facă sub acelaş acoperiş cu acelaşi suflet şi în acelaş gând, atât ca importanţă morală, cât şi din punct de vedere economic”.

In adevăr, în timp de războiu atât unii cât şi ceilalţi vom combate pentru apărarea scumpei noastre Patrii.

Deci, cu concursul camarazilor ofiţeri, am reuşit să facem cunoscut tuturor ce au călătorit cu vapoarele noastre, — supranumite Lebedele Bosforului disciplina, promptitudinea, tratamentul şi exactitatea menţinerei itinerariului vapoarelor noastre, nu mai puţin cu concursul funcţionarilor administrativi dela uscat, am reuşit ca prin muncă cinstită, tarife chibzuite şi concursul C. F. R.-ului să atragem în colaborare cu noi cele mai importante linii de navigaţie, cu Nord Deutscher Llyod, Dutsche Levante, Johnston, Armament Dep. şi altele pentru folosul renumelui şi economiei noastre naţionale.

Ultimii ani i-am consacrat Ligii Navale şi sunt fericit să constat dragostea tuturor pentru marină, după rezultatul subscripţiei pentru „Mircea”.

Mă bucur şi văzând şi dintre aceştia împrejurul meu şi le mulţumesc şi lor şi Dvs. cu marea cinste ce-mi faceţi, sărbătorindu-mă, strigând din toată inima să trăiţi şi ne revedem încă mulţi ani. — Ura.

Amintiri despre Regele Carol I.

In vara anului 1895, s'a inaugurat în Germania, sub Domnia Impăratului Wilhelm II, canalul strategic-comercial care leagă Marea Nordului prin Elba cu Kiel, din Marea Baltică.

La această serbare au participat marinele mai tuturor statelor, cu cel puţin un bastiment de război, unele chiar cu o escadră întreagă.

Printre bastimentele de război ale marinelor străine, au participat ca reprezentante ale micei noastre marine, crucişetorul „Elisabeta”, sub comanda colonelului Urseanu şi bricul „Mircea” sub comanda mea.

La mormântul Regelui Alexandru I Intregitorul Jugoslaviei

Intoarcerea noastră, după ce am vizitat mai multe porturi străine, engleze, olandeze, belgiene, franceze, portugheze, spaniole, italiene, greceşti şi turceşti, a avut loc la începutul lunei Septembrie.

Tocmai atunci se inaugura la Cerna-Vodă, în prezenţa familiei noastre regale şi alţi Inalţi oaspeţi, cu o deosebită solemnitate, podul peste Dunăre.

La banchetul ce a avut loc cu această ocazie, am avut cinstea să fiu invitat şi eu.

Regele Carol I, văzându-mă, mi-adresează cuvântul şi mă întreabă despre dificultăţile ce întâmpinasem în traversarea dela Gibraltar la Lisabona.

Am explicat M. Sale că în timp de 8 zile, din cauza mai întâi a ceţii, apoi a direcţiei şi puterii vântului şi a valurilor mari, necontând decât pe pânze, am căutat să mă îndepărtez cât mai mult de coastă. Cum pe acea vreme nu exista nici telegrafie fără fir şi nici comunicaţie cu semafoarele dela uscat nu puteam să am, din cauza depărtării de coastă, forţat nu am putut să semnalez crucişetorului „Elisabeta" poziţia bricului „Mircea", aşa încât Colonel Urseanu a telegrafiat din Vigo, unde trebuia să ne întâlnim cum convenisem, după 2-3 zile, ministrului nostru de războí, exprimându-şi teama de soarta lui „Mircea"; iar Ministrul a raportat şi Regelui, care astfel a aflat de acest fapt.

In urma acestor explicaţii Regele m'a felicitat şi mi-a spus că a doua zi, venind la Constanţa pentru punerea pietrei fundamentale a portului, va vedea şi pe „Mircea".

A doua zi, toată familia regală cu Inalţii oaspeţi, au venit la Constanţa, unde a avut loc ceremonia punerii pietrei fundamentale a portului, care până aci era o radă deschisă şi unde se afla bricul „Mircea" la ancoră.

Din cauza hulei, „Mircea" rula, făcând anevoioasă acostarea şi ambarcare la bord.

Ca un semn de atenţiune, Inalţii oaspeţi au binevoit, în cap cu Regele Carol I, să semneze în amintirea acestei vizite, pe fotografia bricului. Aceasta a fost recompensa ce Regele ne-a acordat-o în semn de mulţumire. Fotografia originală se păstrează în sala Muzeului Militar din Parcul Carol I, Bucureşti.

Odată cu terminarea construcţiei podului peste Dunăre, între Feteşti şi Cerna-Vodă, şi cam pe la sfârşitul lunei Decembrie 1895, cu ocazia schimbării guvernului, cel următor intenţiona să desfiinţeze Serviciul Maritim, in embrion şi care abia făcuse, cu vaporul *Meteor*, numai 2 curse, stabilind legătura prin Constanţa cu Constantinopole. Aceasta era politica de schimbare a guvernelor: ce făcea unul, desfiinţa celălalt.

Mulţumită spiritului prevăzător şi înţelegerii importanţei ce S. M. R. era chemat să joace în ţară, prin desvoltarea relaţiunilor comerciale viitoare, Regele Carol I a spus Primului Ministru că, nu numai că nu trebue să-l desfiinţeze, dar trebue să-i dea o desvoltare mai mare, căci, zicea El *„drumul cel mai scurt din Anglia spre Indii, trece prin Constanţa"* şi, deci să se voteze o lege prin care să se pună la dispoziţia guvernului o sumă de câteva milioane, cu care să se construiască vapoarele necesare atât traficului de călători cât şi celui de mărfuri şi să se pună fără întârziere, bazele unei organizaţii solide a S. M. R., care, pe la sfârşitul anului 1896, a şi luat fiinţă, în cadrul unei Legi de organizare specială în colaborare cu C. F. R.

Un an după aceasta, cu ocazia botezului vapoarelor „Regele Carol I" şi „Principesa Maria", la Constanţa, în discursul ţinut cu acest prilej, Majestatea Sa Regele Carol I, a spus: *„Doresc ca în cutele pavilionului Naţional, să bată şi inimi româneşti"*. La câţiva ani — 3—4 — mai târziu şi cu ocazia botezului vaporului „România", Regele Carol I s'a convins că urarea I s'a împlinit, având în întregime atât personalul de punte, cât şi de maşină, ofiţeri şi echipaj, numai români.

Totuşi în diferite rânduri s'au încercat de diverşi oameni politici, să vândă serviciul, sub pretextul că dă deficite, dar, datorită rezistenţei conducătorilor lui şi în special înţelegerii Regelui, ei n'au reuşit. Deci cu drept cuvânt putem afirma că existenţa şi desvoltarea la care a ajuns acest serviciu, se datoreşte în întregime Regelui Carol I.

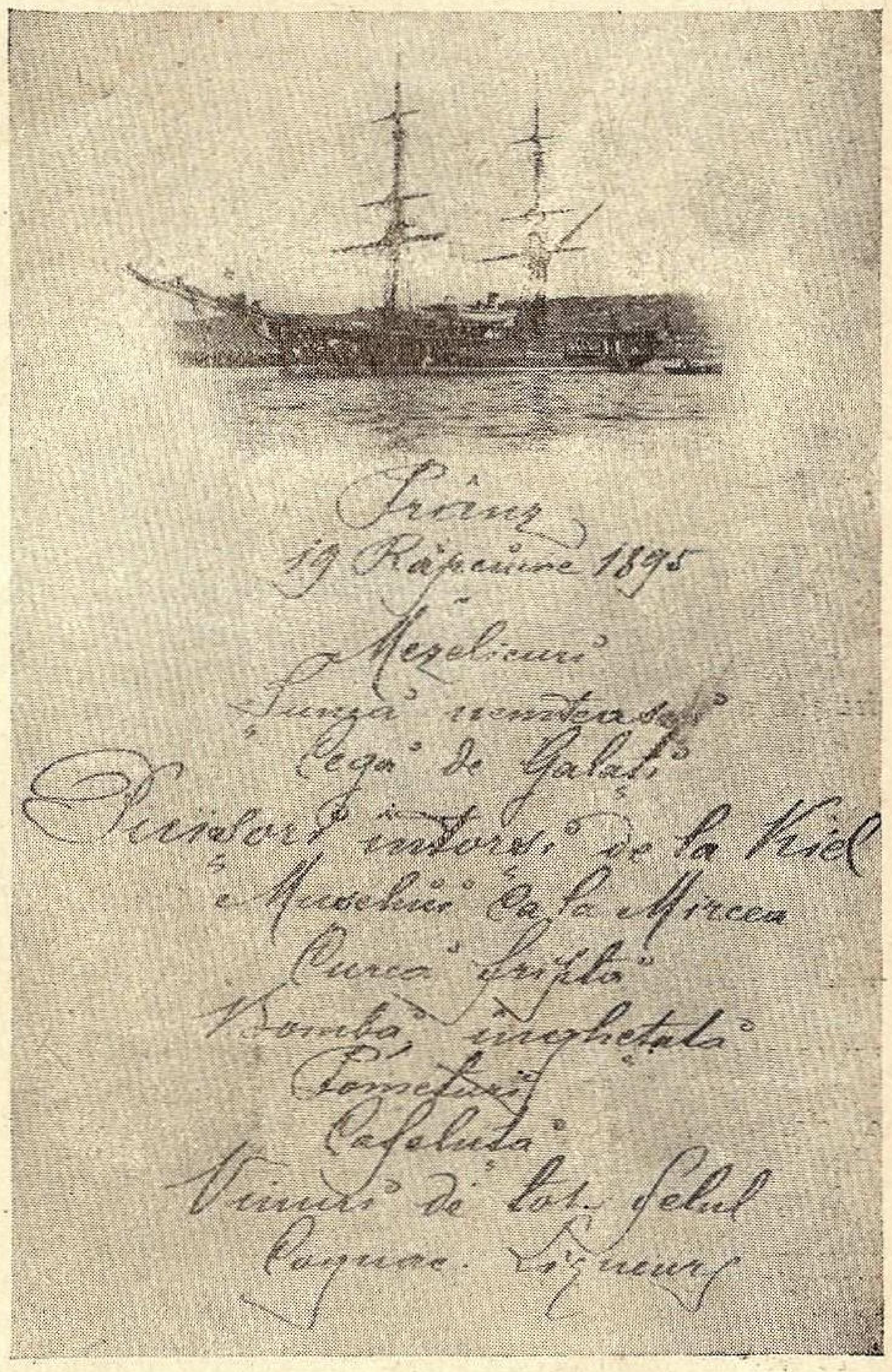
AMIRAL I. COANDĂ

Scrisoare adresată scumpei sale mame.

Wilhelmshaven, 1895 Maiu 28

Mult Iubită Maman,

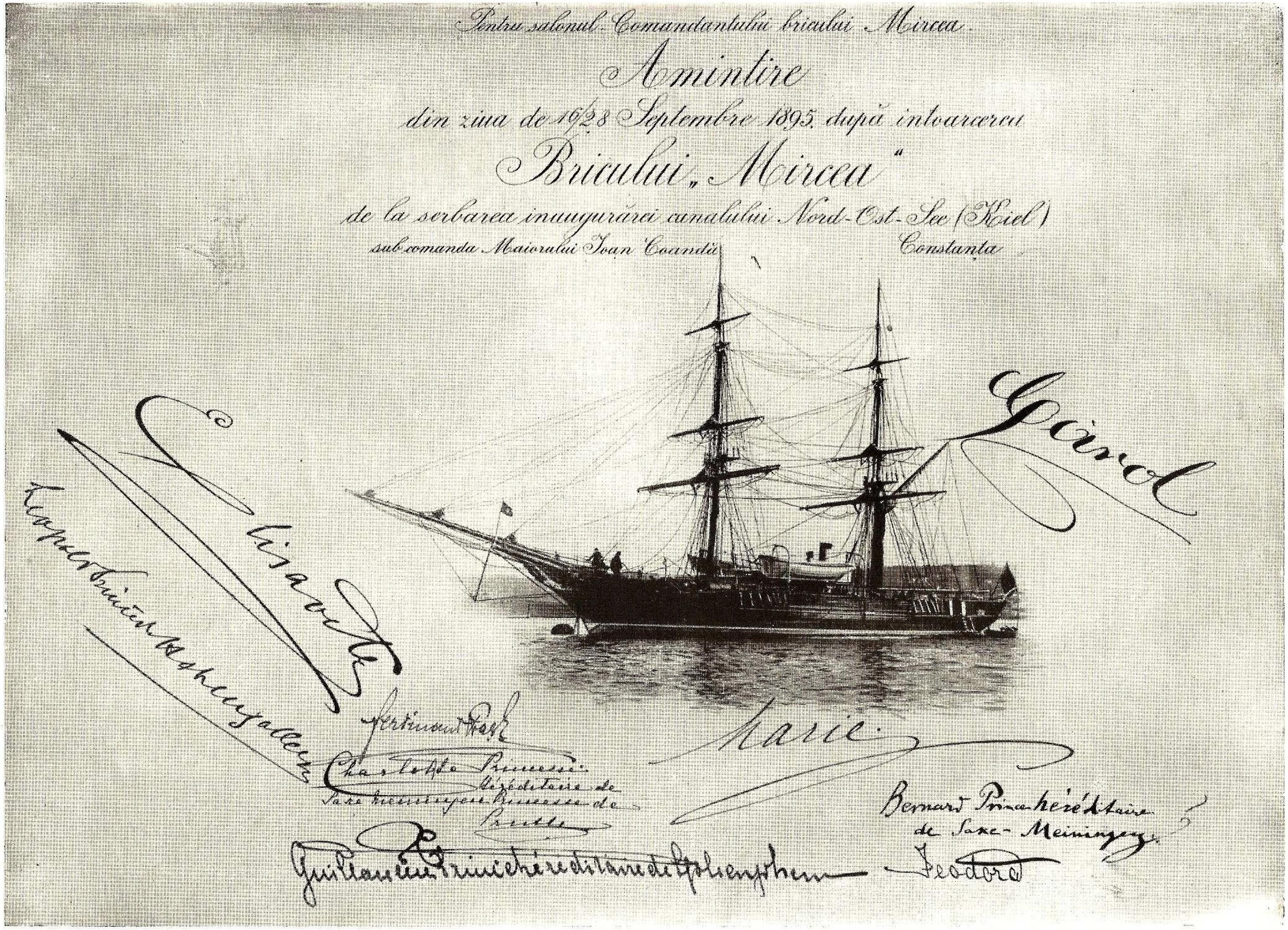
La durerea ce am fiind departe de tot ce-mi este mai scump, familia, scrisoarea D-tale mi-a făcut o bucurie de nedescris, nici odată nu m'am îndoit de interesul ce-mi porţi şi la rându-mi ţi-o certific cu lacrămile cari îmi curg în momentul de faţă, gândindu-mă la Dv. şi la copilaşi, ca să fii sigură de întregul meu devotament.



Prânz
19 Răpciune 1895
Mezelicuri
Supă românească
Cegă de Galaţi
Puişori îndopaţi de la Kiel
Muschiu à la Mircea
Curcă friptă
Bombă îngheţată
Pometuri
Cafeluţă
Vinuri de tot felul
Cognac. [illegible]

Menu scris de mâna Amiralului Coandă
la 19 Septembrie (Răpciune) 1895

Fiind sigur că te interesează să ştii cum am întreprins călătoria mea până aici, mă încerc s'o descriu în câte-va rânduri. După cum v'am telegrafiat, în noaptea Paştilor, după ce mai întâi am ciocnit ouăle roşii cu soldaţii şi ofiţerii şi pe care Elena mi le preparase la plecare, la orele 1 noaptea am plecat la Constantinopole. Peste noapte vântul sufla tăricel însă fiindu-mi favorabil am putut ajunge în 36 ore la destinaţie, de unde după o oră am continuat cu acelaşi vânt până la Suda, unde am ajuns după 96 de ore neîntrerupte — acolo din cauza timpului rău ce a avut Elisabeta în Marea Neagră, am stat 6 zile şi apoi am pornit la Malta, unde am ajuns pe timp frumos după 3 zile. Aci a venit şi Elisabeta şi după o



Pentru salonul Comandantului bricului Mircea.

Amintire

din ziua de 16/28 Septembre 1895, după intoarcerea

Bricului „Mircea“

de la serbarea inaugurărei canalului Nord-Ost-See (Kiel)

sub comanda Maiorului Ioan Coandă

Constanța

Carol

Elisabeth

Leopold Prinz von Hohenzollern

Ferdinand

Marie

Charlotte Princesse héréditaire de Saxe Meiningen Princesse de Prusse

Guillaume Prince héréditaire de Hohenzollern

Bernard Prince héréditaire de Saxe-Meiningen

Feodora

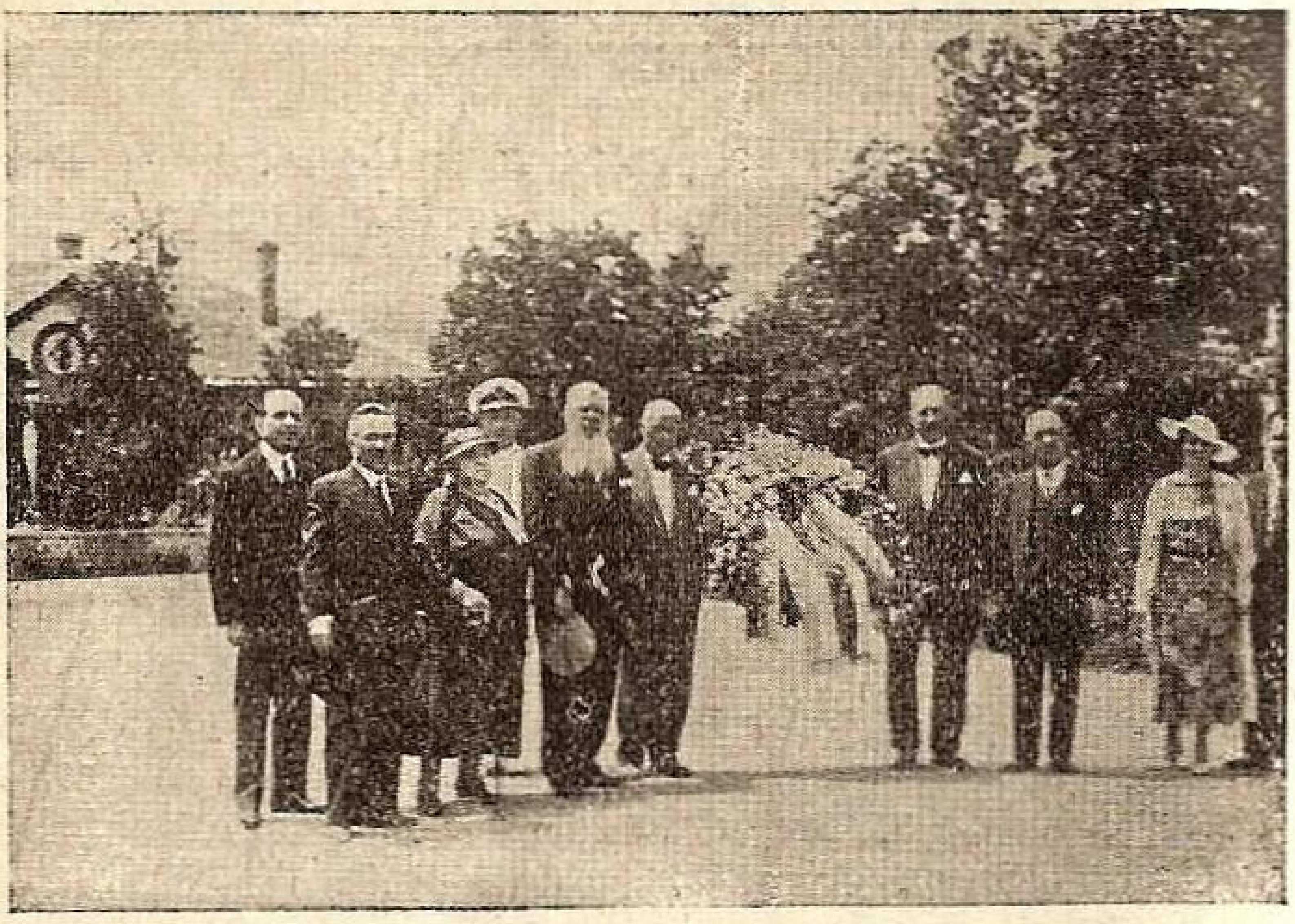
BRICUL MIRCEA

LA CONSTANȚA DUPĂ INAPOEREA DIN CALATORIA LA KIEL (1895).

ședere de 3 zile, în care timp am fost foarte bine primit de ofițerii englezi, am plecat pentru Alger. Pe la calea mai mult de jumătate timpul s'a schimbat în rău, astfel că văzând că nu mai pot înainta, m'am oprit la un alt port Philippeville unde am așteptat 3 zile până ce timpul s'a mai îndreptat și mi-am urmat drumul spre Gibraltar cu o oprire de 3 ore la Alger. La Gibraltar, deși vântul era tare, dar fiindu-mi favorabil, sburam pe valuri cu Mircea ca o rândunică și cu ajutorul lui Dumnezeu am făcut și acea tranversare în mai puțin de 3 zile după cum nici nu mă așteptam. După o ședere de 2 zile la Gibraltar și profitând de același vânt, am eșit în Atlanticul de Sud mergând ca fulgerul. In 24 ore am ajuns la St. Vicent și apoi am lungit coasta de Vest a Portugaliei cu un vânt moderat care apoi a căzut, oceanul însă era foarte agitat, peste noapte am avut o ceață destul de groasă, care a durat și a 2-a zi, însă aceasta nu m'a împiedicat de a merge tot inainte, astfel că trecusem vreo 250 km. de Lisabona când a început un vânt tare de Nord să sufle și care mă împiedica mult, iar după 24 ore de luptă zadarnică, căci marea devenise foarte furioasă, 7 metri înălțimea valurilor, astfel că *Mircea* dispărea cu totul în valuri, am fost nevoit, *spre marele meu regret, să cedez elementelor naturii* și fiindcă nu aveam alt port mai în apropiere m'am întors la Lisabona, *însă vă mărturisesc că aterisajul care l'am făcut a fost din cele mai îndrăznețe pe o noapte cu fulgere, ploaie torențială cu piatră și niște valuri enorme, cum nu mai întâlnisem până atunci în cariera mea; 48 de ore am stat nemișcat pe comandă și vă mărturisesc că responsabilitatea vieței atâtor suflete, 95, mă îmbărbătase, așa că nu simțeam nici nevoia de a ședea pe un scaun, ceeace de altfel era foarte dificil,* căci nimic nu mai stătea în picioare. După ce am ajuns la Lisabona și m'am scoborât în fine la mine, în salon, soba, mesele, dulapurile ș. c. l. toate erau trântite pe jos, iar în cabina de culcare, saltelele ajunseseră pe sub pat. In fine un infern — dar mare satisfacție am simțit în urmă, după o luptă atât de neegală față cu micimea vasului meu. Acolo am fost foarte bine primit și invitat la palat de regele Don Carlos al Portugaliei.

După 4 zile am plecat din nou pentru Ferrol și nici atunci n'am scăpat, tot mi-a tras un frecuș în dreptul capului Finister în timp de 10 ore în aceleași condiții, dar, în fine, după 3 zile, am ajuns la Ferrol unde am găsit în port și pe Elisabeta cu care după 2 zile am navigat împreună și cea mai oficială parte a călătoriei în Golful Byscaia pe care am traversat-o în cele mai perfecte condițiuni, pe timp admirabil și marea care la început era furioasă s'a calmat și astfel după 4 zile am ajuns la Dartmouth.

La legația Polonă



Amiral Coandă cu doamna și delegația L. N. R. depun o coroană la mormântul Regelui Alexandru al Jugoslaviei

Ce poziții superbe, Sinaia, civilizată încă, intrarea în port mai cu seamă era ceva feeric, pe o trecere, nu mai largă de 60—100 m., printre munți de 2—300 m. verzi și presărați de vile stil elvețian—loc de reședință de vară a lorzilor din Londra. Ne având însă talentul de a descrie frumusețile naturii, trec asupră-le și continui. După 2 zile am plecat pentru aici. Toată marea La Manche luată în lung — pasul de Calais și Marea Nordului, în general, le-am parcurs în 94 ore de marș consecutive, am avut numai timp frumos, astfel că în ziua de 20 Maiu am recunoscut intrarea în Yade (Wesser) și seara pela 5 ore am intrat în port. Aici unde nemții ne comblează de amabilități zilnic. Pentru a prezenta pe Mircea bine am intrat de alaltăieri în bazin și l'am făcut demn de admirat ca curățenie. Sper că peste 6 zile să plec la Hamburg de unde în ziua de 8/20 Iunie, făcând parte din suita Impăratului, să plec pe noul canal spre Kiel în Marea Baltică unde vom ajunge în ziua de 9/21 Iunie.

Astfel dar vedeți că voiajul meu de ducere-l pot considera deja ca terminat, navigația ce mai am de făcut fiind de râu, ca Dunărea, dificultățile sunt învinse și mulțumită lui Dumnezeu scopul l'am atins.

Mă gândesc și acuma la momentele de închietudine ce aveam, studiind voiajul la Galați, când mi-ați citit foarte bine, cu simțul de mamă, pe figură, grija mare ce aveam și în adevăr că la epoca cea mai variabilă a anotimpului un asemenea voiaj card reprezintă 9 — 10 mii kilometri, traversând 9 mări și înconjurând 9 țări, nu era tocmai lucru ușor de făcut cu un vapor de talia lui Mircea, jucăria valurilor. Icoana Sf. Nicolae ce o păstrez ca cel mai prețios cadou al D-tale nu lipsesc de a o privi și rog pe Dumnezeu pentru a vă ține pe toți în plină sănătate până la mult dorita noastră revedere, care, sper că va avea loc cam pela finele lui August.

Dela Kiel sper să plec la 10 — 11/23 Iunie pentru Amsterdam, apoi Anvers, Portsmouth, Brest, Lisbona, Tanger, Barcelona, Ajaccio, Madelena, Mesina, Salonic, Constantinopole, Constanța și în fine Galați. Am scris Elenii aproximativ datele unde să-mi scrie. Această scrisoare te rog împărtășește-o și lui Papa și lui Mișu, fiind deja o viață de 2 luni și îmbrățișându-i din parte-mi, asemeni și pe Tanti Elise, Fănuță, primește dragă mamă, îmbrățișările mele cele mai dulci.

Fiu devotat
Iancu

La părăsirea S. M. R.

Motivele de ordin superior m'au forţat de a mă retrage din capul Serviciului Maritim Român pe ziua de 1 Aprilie a. c. (1908).

Este o datorie pe care o îndeplinesc şi azi toată inima mulţumindu-vă de tot concursul devotat ce mi-aţi dat în lungul şir de ani în care am condus Serviciul Maritim.

Mulţumită muncii D-voastră fără preget şi fără şovăire am putut face ca Serviciul Maritim Român cu care m'am indentificat încă dela creaţiunea lui şi cărui i-am jertfit şi cariera mea de ofiţer şi doisprezece ani de muncă rodnică, să fie cunoscut nu numai în această parte a Europei, dar şi în ţările cele mai îndepărtate.

Convenţiunile ce are încheiate S. M. R. cu diferite societăţi de navigaţiune străine sunt oglinda vie a rangului şi demnităţii la care s'a ridicat prin munca noastră comună.

Prin Serviciul Maritim ne-am afirmat şi în desvoltarea noastră economică şi în existenţa unei Marine Comerciale Române.

Este mare şi de veci mulţumirea mea sufletească când văd azi că după repezile noastre vapoare albe se desfăşoară mândru tricolorul naţional şi fâlfâie tot atât de demn şi de falnic ca şi pavilioanele naţiunilor celor mai mari.

Emblema S. M. R. azi e cunoscută şi atrage privirile nu numai în extremul orient, dar şi până în ţările transocianice.

Facă cerul ca acest bun renume al Serviciului Maritim Român să se menţină şi în viitor tot mai demn şi să meargă tot crescând spre avântul la care are dreptul să aspire pentru el neamul nostru românesc şi cu această dorinţă îmi iau rămas bun şi dela cei mai mici şi dela cei mai mari colaboratori ai mei, urându-vă să fiţi însufleţiţi pururea de aceleaşi simţiminte cu care vă părăsesc.

Trăiască S. M. R.

Comandor (ss) *Coandă*

Cuvântarea Comandorului P. Popovătz:

In acest moment de despărţire ne gândim cu toţii la primii ani din viaţa S. M. R.-ului.

Ne amintim de Directorul nostru D-l Comandor Coandă, pe când lucra cu râvnă şi fără preget, cu încredere în viitor, pentru punerea bazelor primei instituţii de navigaţie a ţării româneşti.

Sarcina ce şi-a asumat pe acele vremuri era din cele mai grele. In ţările cu marină veche, înfiinţarea unei instituţii ca a noastră n'ar avea nici o dificultate de învins. Acolo sunt legi, tradiţii aptitudini personale moştenite din străbuni şi un mediu specializat în diferitele ramuri de activitate ale industriei şi comerţului maritim.

Pe vremea când d-l Comandor Coandă îşi luase sarcina de a conduce Serviciul Maritim, şi-a dat numai decât seamă de misiunea sa, era importantă şi grea, avea de zidit mai întâi o temelie, o temelie solidă pe care apoi să-şi desvolte în siguranţă instituţia.

Acum 12 ani d-lor, nimeni în ţara noastră nu se gândea că românul plugar s'ar putea îndeletnici cu meseriile marinăreşti. Nici noi singuri nu ne credem capabili să ajungem vreodată căpitani, ofiţeri, mecanici pe vapoare şi să fim în stare a le conduce pe mări, pe ocean ca şi vechii marinari ai flotelor bătrâne.

A trebuit să ne fie dat norocul de a avea în capul nostru un om energic, cu dorinţa şi voinţa de a reuşi, ca într'un timp relativ scurt să se îndeplinească în ţara noastră, pe marginile mării, o evoluţie pe care acum 12 ani nu o credeam posibilă şi la care acum 25 ani nici un Român nu visa.

Astăzi avem pe malurile Dunării şi ale Mării o populaţie maritimă importantă din care ne alegem pe cele 540 persoane ce formează echipajele noastre.

Astăzi avem echipaje brave şi pricepute, cu care ne putem făli. Avem funcţionari inteligenţi, muncitori şi pricepuţi în diferite ramuri ale Serviciului Maritim, cu care suntem siguri că serviciul va prospera. Cu aceste echipaje şi cu aceşti funcţionari ne-am ajutat a avea relaţiuni întinse şi favorabile nouă, a deschide căi de comunicaţie cu străinătatea.

Toate aceste constatări le pot resuma în cuvintele: S. M. R. este astăzi edificat pe temelii solide. Meritul cel mai mare, recunoştinţa noastră şi recunoştinţa ţări, le datorăm Directorului Coandă.

Pe timpuri când nici un român nu îndrăsnea să încredinţeze conducerea vapoarelor cu echipaje româneşti, el era convins şi convins cu încredere, că românul şi că românul e apt la toate meseriile marinăreşti, şi şi-a luat asupra lui sarcina îndrăsneaţă de a româniza echipajele înr'un timp uimitor de scurt.

Directorul Coandă a dat serviciului puterea de a resista în diverse împrejurări la furtunile provocate de patimi omeneşti şi de vicisitudini politice.

Deacum înnainte organizaţia serviciului nu'şi mai poate schimba decât forma exterioară, însă instituţia va rămâne neclintită şi va rezista cum rezistă un far puternic la valurile mării.

Permitemi, D-le Director, să-ţi reamintesc lunga carieră de solidaritate şi de prietenie pe cari am avut-o împreună. Aceasta este destul ca să explice amărăciunea şi părerea de rău ce am avut când ai luat hotărârea de a pleca din capul acestei instituţii. Dar D-ta ai ştiut să-ţi asiguri pe lângă respectul ce se datorează unui şef şi devotamentul, acea prietenie respectuasă ce ţi-au fost probate în tot timpul cât ai condus instituţia, de către tot personalul serviciului şi mie în special şi sunt sigur că interpretez sentimentul unanim când îţi declar că retragerea D-tale din capul Serviciului Maritim Român e considerată ca cea mai mare pierdere. Prin plecarea Dv. pierdem pe omul energic pe cel mai valoros apărător al instituţiei şi manifestaţiunea ce facem astăzi este o probă mai mult de sinceritatea mâhniri tuturor funcţionarilor serviciului la vestea că decizia Dv. este irevocabilă.

D-lor, nu veţi uita că, Directorul Coandă este adevăratul creator al acestei instituţii care astăzi ne dă putinţa de a ne câştiga existenţa depe urma frumoasei meserii pe care o avem. Directorului Coandă îi datorăm omagiile de recunoştinţă ale noastre şi urmaşilor noştri şi uitând un moment mâhnirea ce ne-a produs vestea plecărei sale, să-i probăm acum recunoştinţa noastră închinând acest pahar în sănătatea D-sale, să-i urăm viaţă lungă şi tot atât de fecundă în fapte bune şi folositoare.

Trăiască Comandorul Coandă. — Ura!!!

Bricul Mircea, S. M. R. şi Amiralul Coandă

de Lt. C-dor D. DIMITRIU

Sunt 55 ani dela venirea în ţară — în anul 1882 — a bricului *„Mircea“*, şi 40 ani dela înfiinţarea — în anul 1897 — a *„Serviciului Maritim Român“*.

Astăzi, după atâţia ani, Spiritul lui Mircea, care sălăşlueşte încă în inima mea şi dragostea nesecată ce-i port lui şi Serviciului Maritim Român, nu-mi dau tihnă: amândouă îmi spun, —îmi poruncesc — că nu pot să scriu ceva despre Mircea şi S. M. R. fără să pomenesc şi să leg cu ei pe *„Amiralul Coandă“*.

Da. Aşa este. Căci cel fără început şi sfârşit, la naşterea mea, a pus în Casa Destinelor sentinţa ca viaţa şi cariera mea de marinar să se împlinească — în momentele cele mai importante şi mai grele — cu Mircea şi cu S. M. R. sub comanda *„Amiralului Coandă“*.

Da, pe Mircea şi în S. M. R. sub Amiralul Coandă am trăit şi uzat cei mai frumoşi ani ai adolescenţei şi maturităţii mele în serviciul Ţării, al Pavilionului (steagului) ei, şi al Tronului sub doi regi: *„Carol I“* Inţeleptul Intemeetor al regatului, şi *„Ferdinand I“* cel Leal şi Intregitor de neam.

Inchin aceste rânduri — trecutului glorios al lui Mircea, prosperităţii M. S. Regelui şi prezint omagiile mele de recunoştinţă *„Amiralului Coandă“* — primul meu comandant pe bricul Mircea — când am eşit ofiţer, — şi întemeetorul Serviciului Maritim Român, în care am comandat diferite vapoare timp de 10 ani.

La 1 Aprilie 1905, — exact după 10 ani — dela campania pe Mircea, cu maiorul Coandă comandat, am trecut în S. M. R., — comandant pe cargobotul „Constanţa“ — sub Comandor Coandă ca Director.

In curând, împrejurările aveau să-mi arate că Directorul Coandă este acelaş şef bun, priceput şi amabil de odinioară, care îşi iubea personalul de sub ordinea lui, îl ajuta şi-l respecta, — de aceia şi S. M. R.-ul era iubit şi respectat în ţară ca şi în străinătate.

La 18 Decembrie 1905, mă găseam cu vaporul Constanţa în dokul Brăila. Ordinul Direcţiei S. M. R. — semnat Coandă — poruncea limpede şi categoric: *„Veţi încărca în portul Brăila. Timpul fiind înaintat, şi navigaţia pe Dunăre oficial închisă, veţi ţine vasul tot timpul sub presiune şi gata de plecare în orice moment. Dacă vremea se va schimba, veţi pleca, fără să mai aşteptaţi alt ordin*“.

Timpul era frumos, senin şi relativ destul de cald. La prânz, în aceiaş zi, am plecat la Galaţi, unde locuiam cu familia în care aveam, seara o serbare. Am lăsat ordin Locotenentului Teodoru, secundul vasului şi prietenului meu, ca după prânz, dacă timpul şi serviciul vor permite, să vie şi el în Galaţi la serbarea familiei mele.

Seara, pe la ora 6 a început să ploaie. Pela ora 7, ploaia s'a transformat în lapoviţă şi până la 8 s'a prefăcut în vifor puternic de NE, care sguduia casa din temelii. La ora 10, am sculat — cu toată părerea de rău — pe Teodoru dela masă şi l-am expediat cu trenul la Brăila cu porunca formală să aducă vaporul la Galaţi, de unde vom pleca la Sulina.

N'am putut dormi toată noaptea de grijă, şi cu drept cuvânt: comandam vaporul numai de 9 luni şi mă cuprinsese teama că voi rămâne cu vasul în Dunăre — poate chiar în ghiaţă — până la primăvară.

A 2-a zi, 19 Decembrie, cum a început să se lumineze puţin am fost la malul Dunării. Vaporul nicăeri... Pe Dunăre curgeau sloiuri mari; viforul continua cu furie şi frigul era de 15 grade sub zero. Inţepenit, cu şuba în spinare la adăpostul unei gherete, am aşteptat peste 3 ore... Abia pela ora 10 s'a ivit „Constanţa“ care lupta din greu cu sloiurile. La 10,30 cu o lotcă cu 4 rame, pregătite mai dinainte, mergând când printre sloiuri, când târîtă pe d'asupra lor, am ajuns la bord şi m'am urcat la comandă.

— Domnule Comandant îmi raportează şeful mecanic, unul dintre cei mai buni, nu putem pleca... (Mecanic era Iosif Praisler, actual inspector mecanic la S. R. D.).

— Cum? Dece? Intreb îngrijorat şi ca lovit drept în inimă...

La Legaţia Polonă cu prilejul distribuirei decoraţiilor

— Priza nu funcţionează. Pompa nu mai aspiră apă. Nu pot face circulaţia în condensator, din care cauză nu pot menţine vidul, ca maşina să meargă. Abia ne-am târît dela Brăila până aici. Probabil orificiul prizei este astupat cu vr'o cârpă, sau alte materii cari au îngheţat acolo.

— Ce este de făcut?...

— Să vârîm un scafandru sub vas, ca să examineze şi să destupe grătarul prizei.

— Nu se poate, pentru că nu-i timp. Riscăm să rămânem în ghiaţă. Fă evacuaţia în aer.

— Nu se poate Domnule Comandant, la maşina noastră.

Mărturisesc că, aproape disperat, cu mari sforţări, am adus vaporul mai aproape de cheiu, ca să pot comunica cu oraşul, cu o barcă dela bord, cu oameni cu mâinile umflate de ger, ca să mă leg cu parâmele peste care apa îngheţase şi le transformase în butuci de ghiaţă. Astfel ne-a apucat prânzul. După masă am trimes pe Teodoru cu o hârtie urgentă la Marina militară, să-mi dea un scafandrier. Mi-a răspuns că nu-l poate da decât a doua zi dimineaţa...

Atunci am chemat Inspectorul S. M. R. din Constanţa, la telefon, (comandorul Boerescu, actualmente amiral în rezervă).

Raportându-i cazul mi-a zis:

— Fă evacuaţia în aer.

— Nu se poate, i-am răspuns.

— Fă circulaţia în condensator cu apa din tancurile de balast.

Delegaţia care a prezentat M. S. Regelui Carol I în 1906 darul Marinei. Jos, dela stânga la dreapta : C-dor Gratzoschi, Amiral Eustaţiu, Amiral Koslinski, C-dor Coandă şi C-dor Cătuneanu. Sus: Lt. Herter, Căp. Alexandreanu, Căp. Demetriade, Căp. Scodrea, Căp. Gheorghiu şi Lt. Antonescu.

— N'am pus apă în tancuri şi mă tem să pun, fiindcă gerul este prea mare şi dacă îngheaţă apa în ele, poate să-mi spargă tancurile.

— Atunci eu nu pot să-ţi dau nici un alt ordin. Voi aviza telefonic Direcţia, pentru urmare. Până atunci, ca să nu pierdem timpul, este bine ca şi D-ta să te adresezi telefonic direct D-lui Director Coandă ca să-ţi dea ordin precis.

Noaptea de 19 Decembrie ne-a prins în această situaţie: Viscolul urla mereu; sloiurile se înmulţeau şi se îngroşau; frigul se menţinea cu tendinţă spre urcare; tot echipaajul, afară de oamenii şi ofiţerul de veghe, ne-am culcat îmbrăcaţi, gata în orice moment, pentru orice eventualitate.

Dimineaţa, 20 Decembrie, s'a prezentat scafandrul. In timpul operaţiilor sale, eu îmi aşteptam Directorul la telefon în bursa Galaţi. Până la prânz n'am putut să prind Bucureştii şi Direcţia S. M. R. — Ocupat... ocupat... era mereu răspunsul. Şi în adevăr, viscolul venit prea pe neaşteptate, zăpăcise prea multe vase şi armatori, de aceia telefoanele sbârnâiau din toate părţile, pe un singur fir, cu Bucureştii!... Scafandrierul însă mi-a adus rezultatul că priza este liberă — n'are nimic. Totuşi nu funcţiona.

In sfârşit, după ora 4 (16) am prins Directorul la telefon şi l-am pus la curent cu toată situaţia, cu răspunsul scafandrului, şi motivul pentru care nu funcţiona priza.

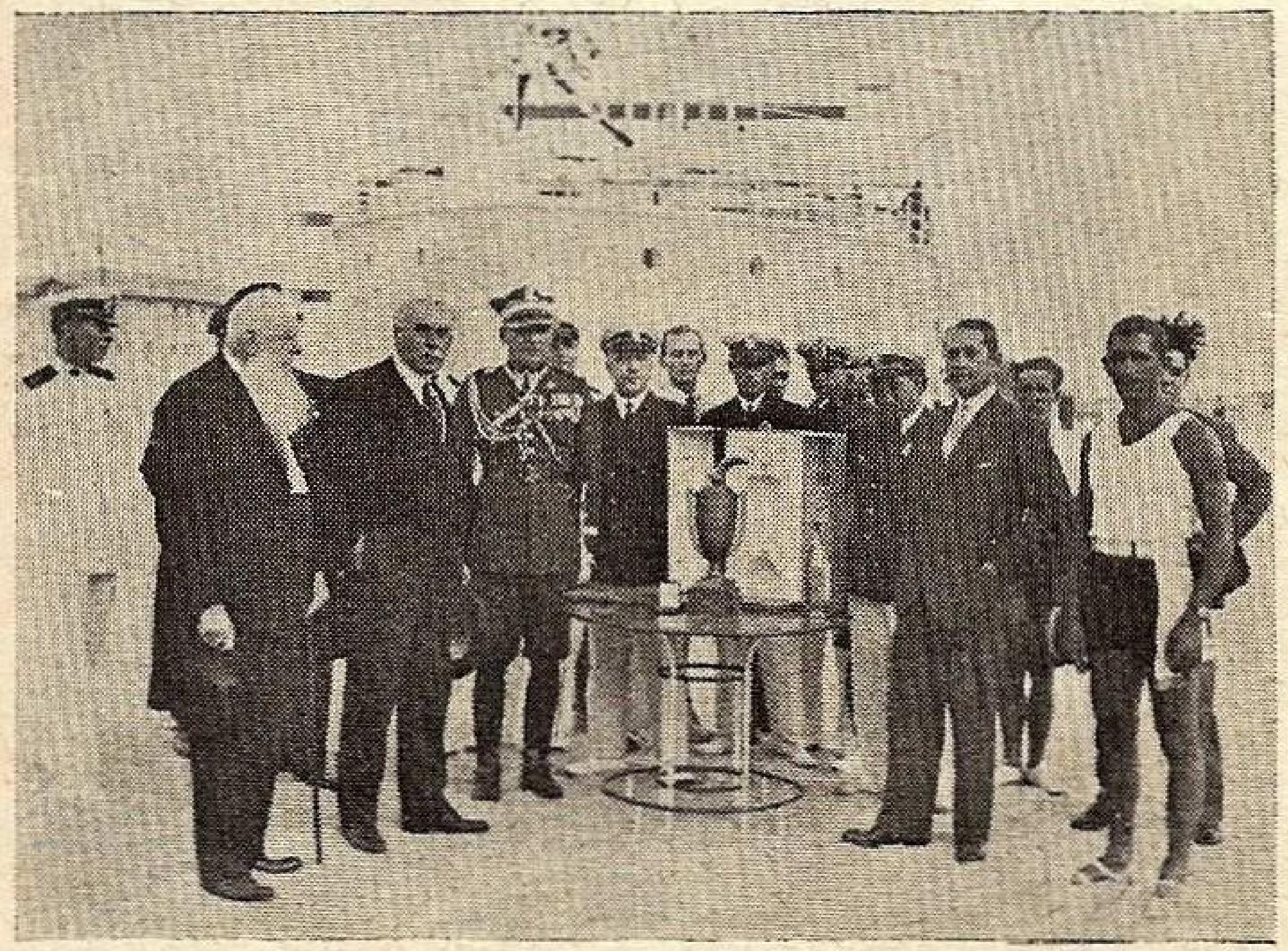
Uite, acum, şi răspunsul acestui adevărat şef:

— *Domnule Comandant, ia vaporul, pune-i apă în tancuri, manevrează-l cum vrei; fă tot ce ştii şi ce poţi, chiar cu riscul unor avarii, numai să mi-l duci la Sulina... Doresc cu orice preţ să ajungi acolo şi să nu rămâi la Galaţi. Căci acum câţiva ani, tot aşa, vaporul Dobrogea a rămas în Dunăre şi am fost acuzat eu de acest fapt, fără să am vr'o vină.*

— Bine, Domnule Director, voi încerca totul ca să ajung la Sulina, vă rog însă ca ajuns acolo, să-mi confirmaţi în scris acest ordin...

— Da, îl vei avea...

Până să termen cu telefonul, seara venise; pilotul meu Tudorache, foarte bun — pe care mi-l destinase C. E. D., n'a vrut să plece noaptea...



La Mamaia cu membrii Ligii Navale Polone

După multe peripeţii vaporul a ajuns a doua zi, cu chiu, cu vai, la mila 6; de aci până la mila 3, canalul Sulina are forma literei S foarte alungită. Pe această porţiune, de 3 mile, pe ambele maluri ale canalului, în timpul acela, erau ancorate şi legate câte 3 şlepuri la dană, unele lângă altele, încărcate cu cereale, — astfel canalul navigabil, printre ele, era foarte strâmt şi, în caz de mascadă, avaria era gata. Aşa s'a şi întâmplat.

Intr'una din cotiturile acestui S, din cauza unui sloi prins la babord între mine şi o serie de 3 şlepuri, am luat mascadă la tribord, pe care nu o mai puteam stăpâni pentrucă n'aveam spaţiu. Deci, mergeam cu prova tribord în şlepuri încărcate, pe cari — negreşit — trebuia să le fac pilaf, iar pupa babord mi-o duceau sloiurile şi curentul, peste alte 3 şlepuri încărcate, de vis-à-vis, pe care trebuia să le fac plăcintă. Totuşi, n'am avariat decât un şlep, căruia i-am pus un cheson de ciment, ca să nu pătrundă apa la cerealele din el. Constanţa a avut o gaură în tablă la provă de vre-o 10 cm. pătraţi, — însă seara am dus vasul la Sulina. Toată avaria mea şi a şlepului a costat 10.000 lei.

Lumea în Sulina, şi la cercul militar, camarazii mei, ofiţeri de marină; se pregăteau de ajunul Crăciului şi pentru Crăciun.

Eu m'am dus direct la poştă, unde am dat o telegramă urgentă Direcţiunii arătându-i că am sosit şi isprava ce am făcut care a costat zece mii lei, — pe pe atunci aur, nu surogat metalic, ca azi.

Reîntors la bord, chinuit, amărât, enervat şi îngrijorat de avaria ce făcusem şi de răspunsul pe care îl aşteptam dela Direcţiune, — cu toată pastila de bromural ce am luat-o, n'am putut dormi.

Eram la dejun, la bord, cu amicul meu Lt. Teodoru, când am primit telegrama:

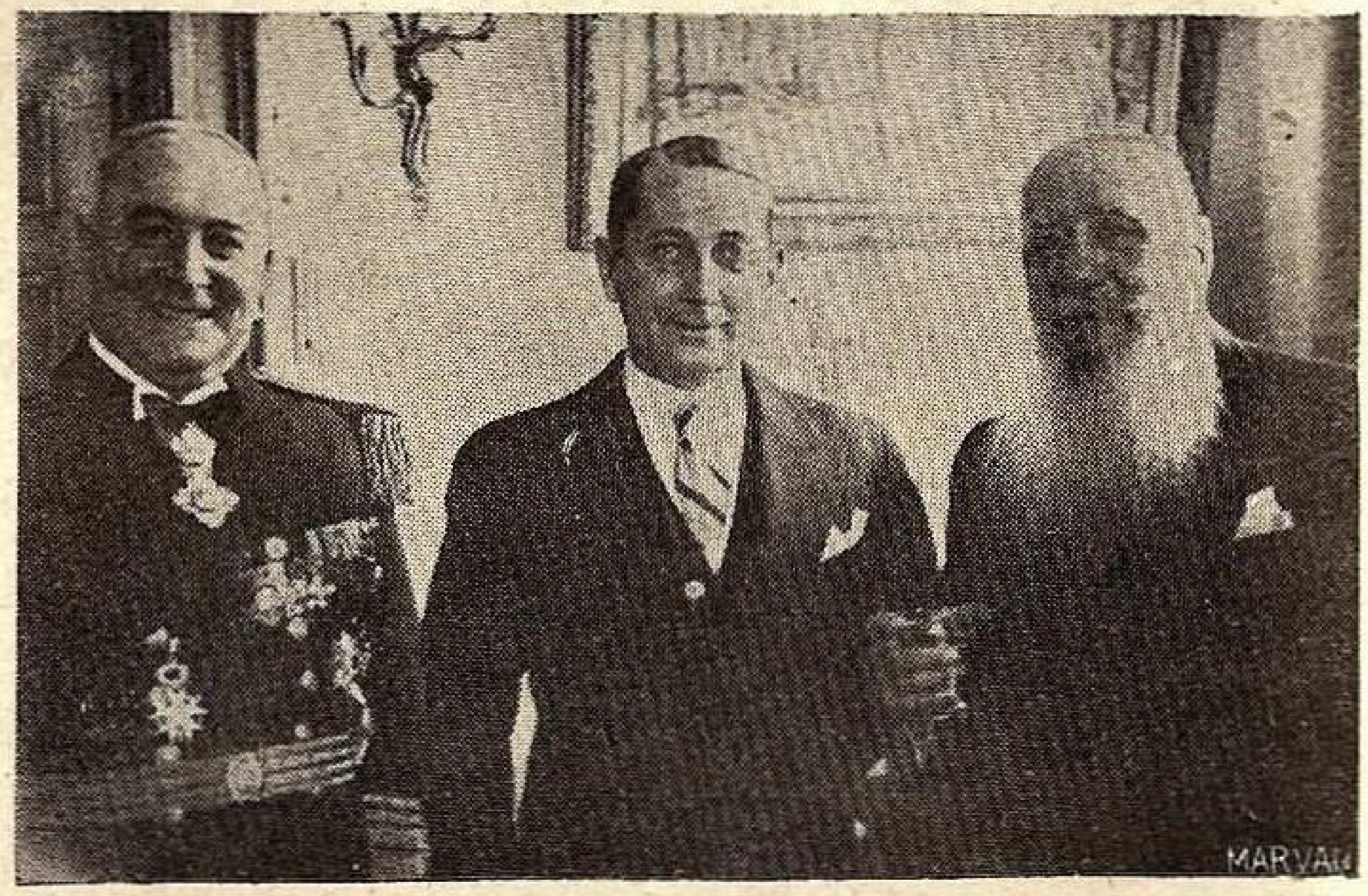
„Confirm ordinul telefonic ce v'am dat. Aprob 10.000 lei reparaţia avariilor şi vă mulţumesc, (ss) Coandă“.

Ah! am zis camaradului Teodoru: iată omul, iată şeful, — el nu se desminte niciodată... Eram fericit şi răsplătit pentru munca ce depusesem şi suferinţele ce îndurasem, făcându-mi conştiincios datoria... *De atunci şi până acum îl stimez şi îl iubesc pe Amiralul Coandă.*

Şi, acum, după atâţia ani — repet — nu m'am putut stăpâni de a expune aceste fapte, pe cari nu le-am spus la nimeni până acum.

Un destin, dacă este — sau orice alt ar fi — el înădeşte toate lucrurile şi faptele omeneşti: In prezent, Amiralul Coandă, fostul Comandant al lui Mircea şi Director al Serviciului Maritim Român, este chemat, ca vicepreşedinte al Ligii Navale Române, să contribue prin ligă şi revista ei, la construcţia noului vas şcoală „Mircea“ pentru ca spiritul bătrânului „Mircea“ dela 1895 să domnească din nou în marina noastră de toate categoriile, aşa cum M. S. Regele Carol al II-lea a poruncit.

Lt. C-dor (r) D. DUMITRIU



La ambasada Polonă cu d. ministru Areicewski şi d. V. amiral Bălăneanu

Presa şi moartea Amiralului Coandă

MOARTEA AMIRALULUI COANDA

Eri a încetat din viaţă una din cele mai cunoscute personalităţi ale vieţii militare româneşti: amiralul I. Coandă.

Cu el dispare un ofiţer de elită şi întemeietorul Serviciului Maritim Român.

Amiralul Coandă a participat cu însufleţire la toate manifestările în legătură cu propăşirea marinei noastre fiind unul din animatorii şi întemeietorii Ligei Navale Române.

Moartea sa lasă unanime păreri de rău.

(„Timpul")

AMIRALUL ION COANDA

Prin stingerea din viaţă a amiralului Ion Coandă societatea românească pierde în acelaşi timp o figură de mare prestigiu şi un luptător neobosit.

Ctitor al Serviciului Maritim Român, întemeietorul Ligii Navale, defunctul şi-a împletit viaţa, cu viaţa însăşi a marinăriei româneşti.

A liptat, şi a reuşit să folosească aşezarea ţării noastre la o mare răscruce de drumuri, pentru a lega ţara aceasta, de lumea întreagă.

A pus în lupta lui nu numai dorinţa de a fructifica bunurile noastre, ci mai ales bucuria de a face stindardul românesc să fluture cât mai departe şi cât mai respectat.

Din hotarul bine desenat profesiunii sale, amiralul Coandă a ţinut şi a ştiut să răspândească bogăţia de omenesc şi înalta concepţie despre relaţiile între popoare, ce este semnul minţilor minunate şi al sufletelor de elită.

(„România")

A MURIT AMIRALUL IOAN COANDA

In noaptea de Vineri spre Sâmbătă a încetat din viaţă amiralul Ioan Coandă. Valorosul marinar a fost răpus de o boală, căreia din cauza vârstei sale înaintate nu i-a putut ţine piept.

Dispariţia amiralului Coandă lasă unanime regrete în lumea marinărească, în rândurile căreia era foarte apreciat şi iubit.

Regretatul amiral a fost unul din cei mai aprigi susţinători ai marinei comerciale române, la a cărei desvoltare a avut o mare contribuţie. A întemeiat Serviciul Maritim Român, şi a luptat din răsputeri pentru creiarea de noui căi de comunicaţie pe apă, aducând astfel reale servicii şi economiei naţionale româneşti.

Tot amiralul Coandă este acel, care împreună cu comandorul Jean Bart (Botez) a pus bazele Ligii Navale Române, puternica organizaţie maritimă, a cărei preşedinte este astăzi M. S. Regele. Intre numeroasele misiuni pe care le-a îndeplinit în cursul strălucitei sale carieri marinăreşti, amiralul Coandă a avut-o şi pe aceia de comandant al bricului Mircea.

Amiralul Ion Coandă s'a născut la Craiova în anul 1862. A urmat şcoala militară la Bucureşti şi a absolvit cursurile de specialitate la Toulon, după care a făcut un stagiu de un an în marina franceză. In ultimul timp, amiralul Coandă era vice-preşedintele Ligii Navale Române.

Corpul neînsufleţit al regretatului amiral se află depus în capela cimitirului Bellu, unde astăzi la ora 3 d. a. va avea loc înmormântarea.

(„Semnalul")

Un exemplu emoţionant

DIN ECONOMIILE UNEI VIEŢI DE MUNCA CINSTITA, AMIRALUL COANDA A SUBSCRIS 100.000 DE LEI PENTRU INZESTRAREA ARMATEI

Domnule Guvernator,

La apelul D-v patriotic şi atât de bine chibzuit, am onoare a vă face cunoscut, că am subscris şi eu personal suma de lei 100.000 din economiile ce am agonisit în decurs de 78 ani, cu care să ajut, dacă nu mai pot cu braţul meu slăbit de povara anilor, cel puţin cu această modestă sumă, la fondul înzestrării bravei noastre armate.

Subscripţia ce-am efectuat este de tipul cinci ani în val. nominală de o sută mii lei, subscrisă în condiţiunile legei promulgată cu Inaltul Decret Regal Nr. 4111/939 şi jurnalul Consiliului de Miniştri Nr. 3589 din 1939, publicat în Monitorul Oficial Nr. 279/939.

Această operaţiune am îndeplinit-o la Casa de Depuneri şi Consemnaţiuni din Bucureşti sub chitanţa Nr. 15937 din 20 Decembrie 1939, care serveşte drept titlu provizoriu până la eliberarea bonurilor de către Banca Naţională a României.

Aducându-vă la cunoştinţă cele ce preced, am satisfacţia şi conştinţa împăcată că am împlinit un act patriotic şi sper că toţi fiii neamului românesc vor da pentru apărarea pământului strămoşesc pe care iubitul nostru Suveran îl apără cu toată vlaga şi inima românească, iar D-v vă prezint admiraţia şi recunoştinţa mea pentru iniţiativa luată, al cărui autor sunteţi prin această lege salutară, care în aplicarea ei duce la întărirea apărării noastre naţionale.

Primiţi vă rog Domnule Guvernator încredinţarea înaltei mele stime.

Amiral, *I. Coandă*

Un om care, cât a trăit şi-a dăruit zilele unei munci ce a stat la temelia unora din instituţiile noastre de seamă, Amiralul Coandă, a dictat cu două zile înaintea morţii o scrisoare prin care subscria la înzestrarea armatei o sută de mii de lei din economiile a şaptezeci şi opt de ani de viaţă cinstită.

Omul care la şaptezeci şi opt de ani se necăjea că nu-şi mai poate sluji ţara cu braţu-i de ostaş, venea să pună la dispoziţia oştirii puţinul, foarte puţinul, pe care corectitudinea lui îl agonisise, dar şi marea bogăţie de suflet ce-i animase toate actele vieţii.

Scrisoarea aceasta, pe care o publicăm în facsimil, este cu siguranţă imaginea cea mai pură a omului ce s'a dus şi documentul cel mai expresiv al solidarităţii româneşti.

(România)

A încetat din viaţă la o vârstă destul de înaintată amiralul Coandă. Defunctul poate fi socotit ca una din personalităţile de bază în organizarea României moderne. Amiralului Coandă i-a fost dat să promoveze desvoltarea marinei noastre, atât celei militare cât şi celei comerciale. Defunctul a fost unul din iniţiatorii creării Serviciului Maritim Român şi a Ligei Navale Române. Numele lui va fi veşnic legat de progresele marinei româneşti.

(Revista Libertatea, Bucureşti)

Acum câteva zile a încetat din viaţă, amiralul Coandă, al cărui nume este legat de desvoltarea marinei române, atât comerciale cât şi militare, defunctul fiind într'adevăr unul dintre promotorii creării Serviciului Maritim Român cât şi-al Ligii Navale Române.

Ieri la ora 15 s'a făcut la cimitirul Bellu din Capitală înmormântarea amiralului Coandă. Au fost depuse numeroase coroane, printre cari una din partea M. S. Regelui, alta a Ministerului Aerului şi Marinei, a Serviciului maritim român, a Ligii navale, „Salvamar", etc. După terminarea serviciului religios d. amiral Bărbuneanu a vorbit despre marile merite ale ilustrului defunct. D. amiral Cezar Boerescu, preşedintele consiliului Serviciului maritim român, a adus prinosul regretelor pentru pierderea primului director al S. M. R., care a organizat acest serviciu spre mândria ţării.

Suceava (Cernăuţi)

AMIRALUL IOAN COANDĂ

S'a stins din viaţă, zilele trecute, un marinar de elită, omul altei generaţii, dar prin personalitatea şi amabilitatea sa, o figură mult apreciată şi astăzi. Anii păreau să nu fi lăsat urme asupra acestui ostaş, de un desăvârşit cavalerism, eşit de mult din cadrele active ale armatei.

Amiralul Coandă a fermecat şi a apropiat, cu afabilitatea sa, nu numai pe marinari, ci şi pe camarazii armatei de uscat. S'a dus un om de mare acţiune şi caracter.

Să-i fie ţărâna uşoară şi memoria eternă!

G. M.

† AMIRALUL I. COANDĂ

Cu trecerea la cele eterne a Amiralului Ioan Coandă, dispare din viaţa marinărească a ţării româneşti, o venerabilă şi respectată figură.

Intemeetor al Serviciului Maritim Român, regretatul amiral a fost acel ce a trasat primele şi cele mai grele căi de comunicaţie pe apă ale ţării noastre cu cele mai îndepărtate porturi din lumea întreagă. A condus la noi aceste atât de importante artere de circulaţiune pe apă, prin care s'au scurs şi au intrat imensele bogăţii ce au îmbelşugat, în ultimele decenii, viaţa economică a ţării. A contribuit implicit, la acea splendidă operă de apropiere şi asociere inter-statuară, arborând un pavilion românesc, totdeauna amical şi impresionant de cordial salutat de toate pavilioanele lumii.

O operă de seamă a amiralului Coandă, va rămâne, desigur şi întemeierea şi conducerea Ligii Navale Române. Infiinţată împreună cu regretatul oCmandor şi scriitor Jean Bart şi cu actual conducător al Ligii, d. Comandor Negulescu, secondat de o seamă de personalităţi proeminente din toate ramurile de activitate ale ţării, această entuziastă iniţiativă a prea regretatului Amiral Coandă — entuziastă, la o vârstă când alţii pierd cu desăvârşire până şi simpla noţiune a termenului de entuziasm — s'a bucurat dela început de sprijinul cel mai deplin al M. S. Regelui Carol II, care la rugămintea Amiralului Coandă n'a pregetat să asume Prezidenţia activă a Ligii Navale Române, prezidenţie păstrată şi astăzi de Suveran.

Trei mari puncte definesc mai puternic decât orice, legătura ce o stabilise Amiralul oCandă cu Liga Navală:

1) Dragostea de mare şi întreţinerea unui spirit marinăresc cât mai puternic;

2) Sporirea forţelor navale ale ţării, pe timp de pace şi pentru vremuri de războiu;

3) Legături strânse şi constante cu toate acele ţări, unde fiinţează câte o identică iLgă Navală.

Amiralu la avut fericirea să asiste la capătul vieţii sale, la construcţia şi inaugurarea acelei frumoase Nave-Şcoale „Mircea", menită să înlocuiască istoricul bric cu acelaş nume.

Iniţiativa acestei opere se datoreşte, desigur, defunctului de azi. Contribuţia publică pentru realizarea acestei şcoli-nave, n'ar fi venit atât de generoasă, atât de spontană, dacă animatorul acestei înfăptuiri n'ar fi fost figura plină de bunătate şi prestanţă a Amiralului Coandă. La apelul şi stăruinţele sale, populaţiunea ţări s'a mişcat şi astăzi România deţine una dintre cele mai desăvârşite perfecţiuni technice: vasul şsoală „Mircea".

(„Marea Românească", Constanţa)

TELEGRAME PRIMITE DE L. N. R.

Vivement touché par le décés si regretable de l'amiral Coanda, je vous prie d'agréer mes condoleances les plus senties.

MEZYNSKI
Ambassadeur de Pologne

Rugăm primiţi expresiunea condoleanţelor noastre.

YACHT CLUB REGAL ROMÂN

Societatea „Tinerimea Română" deplânge moartea distinsului amiral Ioan Coandă, care a adus atâtea servicii marinei şi Ţării.

Preşedintele Tinerimei Române
N. DUMITRESCU

Vice-Preşedintele nostru, amiralul Coandă, s'a rupt dintre noi. Ne legasem marea noastră, Liga Noastră Navală, de chipul lui de patriarh, de credinţa şi simpatiile cu care era înconjurat, de bunătatea lui, cu care o apropia de experienţa lui din viaţa de marinar şi administrativă de care aveam nevoe, de încrederea în conducerea lui, de toate, de acum o să ne lipsim. Ce lucru greu! De aci regretele noastre sincere! Marina şi Liga Navală Română îl vor aşeza între sprijinitorii şi conducătorii ei dela care se va lua pildă în filiala dela Tg. Mureş. Prin mine, preşedintele ei, aducem, prin aceste rânduri, un ultim omagiu acelui ce i-a fost conducător, prieten şi îndrumător.

Preşedintele Ligii Navale filiala Tg. Mureş
General GEORGESCU PION

Filiala noastră din Cetatea Albă exprimă regrete eterne la sicriul neuitatului nostru vice-preşedinte, amiral Coandă, care a condus cu atâta pricepere şi iubire Liga Navală Română.

Preşedinte, CALUST ASVADUROV

Membrii filialei Chişinău, regretând adânc pierderea ilustrului vice-preşedinte amiral Coandă, vă roagă să primiţi sincere condoleanţe.

General POPESCU

Filiala Romanaţi, adânc îndureratǎ de pierderea iubitului vice-preşedinte, amiral Coandă, vă roagă să primiţi cele mai sincere condoleanţe, rugând pe Atotputernicul să-l odihnească în pace.

Preşedinte, Colonel DOBRICEANU

Adânc impresionaţi de pierderea ireparabilă, prin moartea valorosului vice-preşedinte C. Amiral Coandă, vă rugăm să fiţi interpretul filialei Silistra, pe lângă mult întristata familie.

Comitetul LNR filiala Silistra

Personalul Căpităniei Portului Constanţa vă exprimă profundul regret pentru sfârşitul amiralului Coandă, exponentul celor mai înalte virtuţi marinăreşti .

Lt.-C-dor D. NICULESCU

Iau parte la durerea camaraderească prin moartea neuitatului nostru preşedinte amiral Coandă.

APOSTOL CULEA

Moartea amiralului Coandă a întristat profund sufletele noastre. In faţa mormântului bravului marinar, plângem pierderea marelui cetăţean şi pioner al marinei româneşti.

Liga Română-Polonă-Suedeză
Preşedinte DARABAN

SCRISORI

Dragă Negulescu,

Fiind reţinut în casă din cauza unei gripe, regret din tot sufletul meu că nu pot lua parte la serviciul religios şi a conduce până la locul de veşnică odihnă pe amiralul Ion Coandă, a acestui suflet mare, bun şi nobil, sub conducerea căruia am servit 4½ ani.

Dumnezeu să-l ierte, să-l odihnească în pace, aşezându-i sufletul mărinimos şi bun în rândurile celor drepţi.

Eternă să-i fie amintirea.

In calitate de vice-preşedinte ad-interim, deci de reprezentant al L. N. R., eu, membrul Ligii, îţi exprim durerosul meu regret pentru pierderea acestei fiinţe superioare şi nobile care ne-a sfătuit, pe toţi, cu vasta lui experienţă.

Fie ca sufletul lui să continue a proteja instituţia noastră, creată de el şi pe care a iubit-o atât de mult, iar ţie, să-ţi ajute a găsi persoana care să-l înlocuiască şi să-i desăvârşească opera.

COMANDOR E. OPRIŞANU
membru în L. N. R.

Mult Stimate D-le C-dor Negulescu

Pregătisem de câteva zile scrisoarea cea mare şi încă nu îndrăzneam să vi-o trimet când Duminecă dimineaţa am deschis Ziarul „Universul", am aflat marea pierdere ce am suferit noi cei ce l-am cunoscut, l-am respectat şi l-am venerat pe Intemeetorul S. M. R.-ului.

Prin moartea Veneratului Amiral Coandă, Marina Regală şi Marina Comercială Română pierd unul din mari îndrumători şi organizatori.

Figura sa impunătoare nu e moartă,
Ea va trăi veşnic în amintirea şi
Sufletele noastre. Fie-i Ţărâna uşoară.

Căpitan Maritim, N. CICIOIU

CUPRINSUL:

Cuvântul Augustului Preşedinte al Ligii Navale Române 1

Cuvântările rostite la înmormântare :

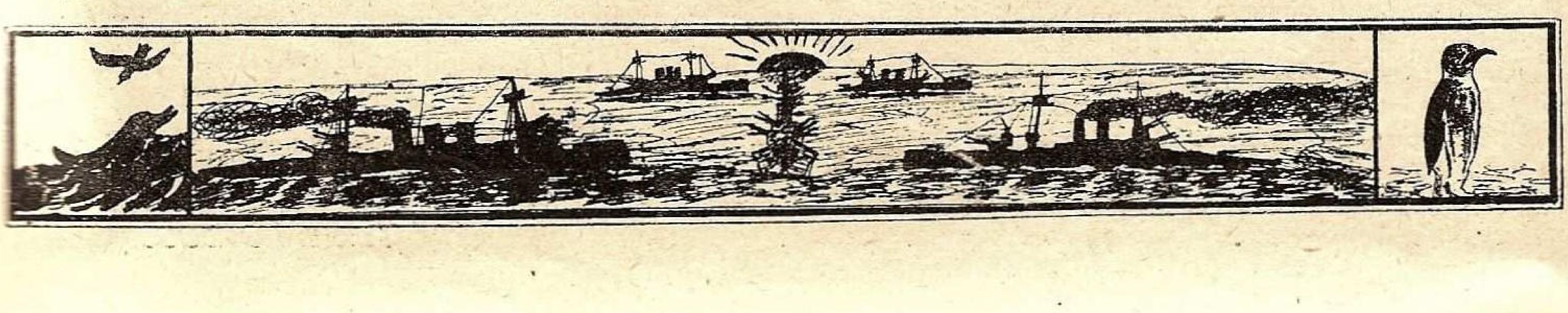
Părintele Florescu 2
Vice-Amiral P. Bărbuneanu 2
Amiral Cesar Boerescu 3
Vice-Amiral Mihail Gavrilescu 4

Glasul admiratorilor : :

Amiralul Eustaţiu Sebastian 5
Profesor Consilier Regal N. Iorga 5
General Gh. Dragu 5
Comandor Aurel Negulescu 6
Comandor Adjutant Preda Fundăţeanu . . 7
Mihail Negru 7
A. Buchhalter 9
N. Georgescu 11
Ecouri dela manifestarea marinărească din dealul Ţiglinei 12

Din amintirile proprii :

Cum am devenit marinar 15
Amintiri despre Regele Carol I 15
Scrisoare adresată scumpei sale mame . . . 16
La părăsirea Serviciului Maritim Român . . 18
Lt. Comandor D. Dumitriu : Bricul MIRCEA, S. M. R. şi amiralul Coandă 19
Presa şi moartea amiralului I. Coandă 22
Telegrame şi scrisori primite de Liga Navală Română 23



S. A. R.
MARVAN
BUCUREȘTI
BD. PR. MIRCEA, 10
TELEFON
3-72-46 — 5-51-88